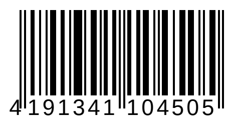
8/12 Nur € 4,50

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2012
61. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

D 347 Köln – Berlin
Interzonen-Klassiker der 80er-Jahre

H0-Meisterwerk Epoche III
Viel Betrieb auf der Streutalbahn

Neu im Handel:
- 246 von Hobbytrade
- D 347 von L.S.Models
- SBB-Steuerwagen von Fleischmann
- Halberstädter von Brawa
- „Comet" von Con-cor
- „Meine Weiche" von Weinert

Werkstatt
- Fahrgestell-Umbau bei der 01
- Pockau-Anlagenentwurf
- Kupplungs-Verbesserung

Brandaktuelle Tests
- DB-50 von Märklin
- DRG-23 002 von Roco

Erfolgsgeschichte nach der Wende

Die Dampflok-Schule

Alle Modelle lieferbar

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Güterwagen in Austauschbauart

Als 1910 der „Deutsche Staatsbahnwagen-Verband" gegründet wurde, begann eine Phase der Vereinheitlichung der einzelnen Bauteile eines Güterwagens, wie zum Beispiel Radsatzlager, Puffer, Federn. Die Zahl der austauschfähigen Bauteile wurden konsequent erhöht, so dass beschädigte Güterwagen durch den Tausch mit anderen genormten Ersatzteilen innerhalb kürzester Frist wieder dem Verkehr übergeben werden konnten.

L235106



L235012



UvP € 21.–

L235025



UvP € 22.–

Liliput-Modelle zum Teil mit Bremserbühne oder Bremserhaus ausgestattet. Alle Wagen mit Kurzkupplungskinematik und Kupplungsaufnahme nach NEM 362.

L235012 *· Offener Güterwagen, Om 21, 754 341, DB, LüP 104 mm, Epoche III* ✻ ***L235022*** *· Offener Güterwagen, Om 21, 752 017, DB, LüP 112 mm, Epoche III* ✻ ***L235025*** *· Offener Güterwagen Om 21, 753 106, DB, LüP 112 mm, Ep. III* ***L235082*** *· Geschlossener Güterwagen, Gr 20, 150 360, LüP 104 mm, DB, Epoche III* ✻ ***L235095*** *· Geschlossener Güterwagen, Gr 20, 150 681, DB, LüP 112 mm, Epoche III* ✻ ***L235102*** *· Verschlagwagen, V 23, 330 214, LüP 104 mm, DB, Epoche III* ✻ ***L235106*** *· Verschlagwagen, Vr23, 331 044, DB, LüP 112 mm, Epoche III*

Weitere, nicht abgebildete Wagen:

L235020 · Offener Güterwagen, Om 11 029 Königsberg, LüP 112 mm, DRG, Epoche II
L235090 · Geschlossener Güterwagen, Gr 81 045 Kassel, LüP 112 mm, DRG, Epoche II
L235104 · Verschlagwagen, V 80 211 Altona, LüP 112 mm, DRG, Epoche II

L235014 · Offener Güterwagen, Omu 41-23-46, LüP 104 mm, DR, Epoche III
L235093 · Geschlossener Güterwagen, Gr 04-78-53, LüP 112 mm, DR, Epoche III
L235109 · Verschlagwagen V 23-01-34, LüP 112 mm, DR, Epoche III

L235022



UvP € 22.50

L235102



UvP € 26.50

L235082



UvP € 24.50

L235095



UvP € 25.50

BACHMANN EUROPE Plc

Bachmann Europe Plc
Niederlassung Deutschland
90518 Altdorf bei Nürnberg

www.liliput.de

Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr

Inhalt



Badewanne der Augsburger 24

Der Ammersee sorgte an heißen Sommertagen für volle Züge.



14 Lokführerkarriere für jedermann

Golf oder 50 3688? Dampflok-Fahrschule bei der Reichsbahn der 90er-Jahre.



80 HO-Drehscheibe im Eigenbau

Fast wäre sie entsorgt worden: Die Eigenbau-Drehscheibe von Manfred Vollmar.



Titel:
Modell: Roco 50.35
Foto: Rainer Albrecht



Reise in 84 die Rhön

Die Streutalbahn im Maßstab 1:87: Trio-Meisterwerk nach fränkischem Vorbild.

TSCHECHIEN

52-Treffen in Lužná



Foto: Gerlach

Der Bahnhof Jenec hat noch die Zutaten, die der Eisenbahnfreund liebt: Formsignale und die typischen tschechischen Eisenbahnlampen. Wenn dann noch ein 3000-Tonnen-Dampfgüterzug einfährt, muss man einfach auf den Auslöser drücken. Der Güterzug war so lang, dass die beiden Schubloks, 556.036 und 556.0506, noch gar nicht zu sehen waren, dafür aber 555.0153 als Vorspann- und 555.3008 als Zuglok.

☐ Viele Teilnehmer sagten, das sei das Eisenbahnevent des Jahres gewesen! Tatsächlich hat das Eisenbahnmuseum Lužná u Rakovníka in Tschechien den Maßstab für weitere Veranstaltungen hoch gehängt. Am Wochenende, 16. und 17. Juni 2012, wurde ein internationales Treffen der Baureihe 52 organisiert. Mit dabei waren die graue 52.100 aus Österreich, 52 7596 und 8079 aus Deutschland, Ty2-911 aus Polen, 555.3008 (ölgefeuert) und 556.036 aus der Slowakei sowie 555.0153 und 555.0301 aus Tschechien. Alle Loks wurden auf der Drehscheibe präsentiert, auch die kalten. Dabei konnte man etwa erkennen, dass 52.100 einen Barrenrahmen besitzt, aber ohne Achsstellkeile! Interessant war es, auch die äußerlichen Veränderungen und Unterschiede zu studieren, welche die Maschinen im Lauf der Zeit in den diversen Einsatzländern erfuhren. Damit gab man sich aber nicht zufrieden. Am Samstag sollte noch ein planmäßiger Güterzug mit Dampfloks statt Dieselloks bespannt werden. Die beeindruckenden Fakten des Güterzugs: 3000 Tonnen, 32 Güterwagen und 540 Meter Länge. Mit insgesamt vier Maschinen (Vorspann 555.0153, Zuglok 555.3008 und Nachschub mit 556.036 und 556.0506) dampfte er über die steigungsreiche Strecke von Hostivice nach Lužná u Rakovníka mit schweren Auspuffschlägen. Der mächtige Zug lockte mehrere 100 Eisenbahnfreunde aus unterschiedlichen Ländern an die Bahnlinie. Teilweise war so viel los, dass die Seitenstraßen entlang der Schienen aufgrund der parkenden Autos der Fotografen und Videofilmer unpassierbar waren.



Foto: Metzger

Die vielen 52 zogen bei bestem Wetter große Massen an Eisenbahnfreunden nach Lužná, welche die überraschend unterschiedlichen Dampfer bestaunten.

UEF LOKALBAHN AMSTETTEN – GERSTETTEN E.V.

Fährt 98 812 bald wieder?

☐ 2014 wird 98 812 100 Jahre alt. Zu diesem Anlass soll sie, wenn möglich, wieder unter Dampf stehen. Die erste Lokomotive der Ulmer Eisenbahnfreunde ist seit 1994 abgestellt und benötigt einen neuen Kessel. Inzwischen wurde die Lok von ihrem langjährigen trockenen Abstellort in Gussenstadt für Erkundungsarbeiten in den Lokschuppen nach Gerstetten überführt. Mit 98 812 wurde 1982 der regelmäßige Museumsverkehr auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten aufgenommen, nachdem die württembergische Eisenbahngesellschaft den Einsatz der schweren 86 346 nicht mehr duldete.



Foto: Fleischer

98 812 wird nun im Lokschuppen Gerstetten genauestens untersucht, um festzustellen, ob eine betriebsfähige Aufarbeitung möglich ist.


Foto: Nolte

Wegen eines Personenunfalls fuhr sich IC 131 (Luxemburg – Emden-Außenhafen) eine Verspätung von 100 Minuten ein. Da auch für Lokpersonal Ruhezeitverordnungen gelten, hätte der Lokführer die Rückleistung IC 2332 (Emden Außenhafen – Köln) nicht pünktlich abfahren können. Für den Bereich Emden musste durch die Verkehrsleitung Hannover nach einer Lösung gesucht werden. Entweder hätten 160 Urlauber ihre Fahrt ab Emden Hbf mit Bussen fortsetzen müssen oder eine andere Lok übernimmt die Leistung. Ein Disponent wusste, dass die Schnellzugdampflok 01 1066 einen Sonderzug nach Norddeich-Mole brachte und sich zur Drehfahrt in Emden aufhielt. Nach Rücksprache konnte 01 1066 zur Bespannung des IC 131/2332 zwischen Emden Hbf und Emden-Außenhafen bestellt werden.

MUSEUMSBAHN

E 69 auf weiter Reise

☐ Eine weite Reise absolvierte 169 005 des Bayrischen Localbahn Vereins von Landshut nach Koblenz-Lützel am 1. Juni 2012. Anlass der Fahrt war das E 69-Treffen und die Teilnahme an der Lokparade auf dem diesjährigen Sommerfest des DB-Museums. In Landshut begann die Fahrt um 4 Uhr. Nach vielen Zwischenhalten, bedingt durch die geringe Höchstgeschwindigkeit, wurde das Ziel gegen 21.30 Uhr erreicht. Nur auf der Hinfahrt bestand für interessierte Eisenbahnfreunde die Mitfahrmöglichkeit in der historischen Zugkomposition, sowohl auf dem gesamten Laufweg als auch beim Zustieg auf einigen Unterwegsbahnhöfen.



Foto: Gerlach

Das Foto wurde während des Betriebshaltes in Groß Gerau am Nachmittag aufgenommen, da hatte der Sonderzug bereits einen großen Teil seines Laufweges störungsfrei absolviert.

Von Lößnitz- und anderen Dackeln


Dr. Karlheinz Haucke

Dresden, das Florenz an der Elbe, Radebeul mit dem Lößnitzgrund und den Villen Bärenfett und Shatterhand, die Moritzburg, Radeburg, Altkötzschenbroda sowie natürlich und unbedingt der Dackel: Sie alle sind schon eine Reise wert!

Wenn dann noch am Vorabend die deutsche gegen die niederländische Fußballnationalmannschaft gewinnt, dann kann die Stimmung gar nicht anders, als prächtig zu sein. Und in der Tat: Goldenes-Gleis-Prämierung im historischen Güterboden Radebeul Ost sowie das Rahmenprogramm (siehe Bericht ab Seite 76) litten weder unter dem Wetter, das sich wie von uns bestellt rechtzeitig besserte, noch unter sonstigen atmosphärischen Störungen.

Wem von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, das Losglück hold war und die Mitfahrt auf der Lößnitzgrundbahn, im Volksmund Lößnitzdackel genannt, mit anschließendem Mitverfolgen der Preis-Verleihungen beschert hat, der und die werden mir bestätigen können, dass es eine rundum gelungene Veranstaltung mit ausgeprägtem Bester-Laune-Faktor war.

Wie gesagt, die Stimmung war bombig, was mich am Abreisetag zu der launigen Bemerkung gegenüber einer Dame mit Hund verleitete: „Ach, das ist wohl Ihr Lößnitzdackel!“ Freundlich, aber entschieden wurde ich belehrt: „Das is kee Daggel“, sondern – und da wurd´s Balinerisch, denn ihr Ehegespons schaltete sich ein –„een abjelofener Weimaraner!“

Nun habe ich diese Jagdhundrasse etwas anders in Erinnerung, aber gut, gedackelt wird halt nicht nur zwischen Radebeul Ost und Radeburg oder?

Bahnwelt Aktuell

Österreich

Dampfloktreffen in Sigmundsherberg

☐ Anlässlich „175 Jahre Eisenbahn in Österreich" veranstaltete das Waldviertler Eisenbahn Museum Sigmundsherberg am 9. Juni 2012 ein Dampflokomotivtreffen im Heizhausbereich Sigmundsherberg. Drei Sonderzüge reisten zu diesem Fest an. Die „Brenner und Brenner"-Lokomotive 33.132 fuhr wie die im Heizhaus Strasshof beheimatete 310.23 von Wien Heiligenstadt über die Franz-Josef-Bahn nach Sigmundsherberg. Die dritte Lokomotive, 92.2271 des Martinsberger Lokalbahnvereins, reiste mit einem Sonderzug von Zwettl über Schwarzenau zum Fest. Die in Sigmundsherberg hinterstellte Lokomotive 93.1421 ergänzte als vierte betriebsfähige und an diesem Tag angeheizte Dampflok das Treffen. Als nicht einsatzfähige Lokomotiven ergänzten 52.855 sowie 93.1335 das Fest. Neben einer Parade konnte das in den letzten Jahren ausgebaute Museum mit historischen Sammlungen zum Eisenbahnbetrieb und zu den Geschichten der in Sigmundsherberg zusammentreffenden Strecken der Franz-Josefs-Bahn, der Kamptalbahn sowie der eingestellten Strecke Sigmundsherberg-Zellerndorf besichtigt werden. Weitere Informationen: www.eisenbahnmuseum-waldviertel.at



Foto: Liebhart

Eine der Attraktionen in Sigmundsherberg war 310.23, die mit einem Sonderzug kam.



Foto: Bach

Der frisch restaurierte Dampflokgigant 45 010 wurde am 12. Juni 2012 von Nürnberg in die Außenstelle des DB-Museums in Lichtenfels überführt. Die Maschine wird bis auf weiteres in Nordbayern bleiben und an den Tagen der offenen Tür (8./9. und 15./16. September 2012, 10 bis 17 Uhr) erstmals offiziell gezeigt und ist dann hoffentlich auch beschildert.

Zwischenhalt

■ **Wolfgang Zappel, geschäftsführender Gesellschafter** des Grombacher Fahrzeugbauers Zagro, übernahm den insolventen Schienenfahrzeughersteller Gmeinder. Alle 47 Beschäftigten wechselten zur neuen Firma Gmeinder Bahntechnik GmbH.

■ **Zwischen Sassnitz und Ust Luga** bei Sankt Petersburg ist am 8. Juni 2012 der regelmäßige Güterfährverkehr aufgenommen worden. Die Fahrt über 660 Seemeilen (1222 Kilometer) dauert 38 Stunden.

■ **Auf der Strecke Neuruppin – Herzberg (Mark)** gibt es seit dem 11. Juni 2012 wieder fahrplanmäßigen Personenverkehr. Eigentümer der Strecke ist die „RegioInfra"-Gesellschaft mbH (RIG).

■ **Die als Personaldienstleister und im Güterverkehr** tätige Railservice Alexander Neubauer GmbH (RAN), Karlsruhe, hat Insolvenz angemeldet.

■ **Im dritten Quartal 2012** soll der Achstausch an den Treibradsätzen der ICE 3 der DB AG beginnen. Es müssen an 63 Triebzügen insgesamt 1200 Achsen ausgetauscht werden. Der Umbau wird voraussichtlich zwei Jahre dauern.

■ **Am 30. Mai 2012 haben in Sotchi** die Zulassungsfahrten mit dem Desiro RUS/Lastochka von Siemens begonnen.

■ **Der Mitgründer und Geschäftsführer** der mehrheitlich privaten österreichischen Westbahn, Dr. Stefan Wehinger, hat Ende Juni den ÖBB-Konkurrenten verlassen.

■ **Nach einem Felssturz bei Gurtnellen** war die Eisenbahn-Gotthardstrecke Luzern/Zürich – Chiasso zwischen Erstfeld und Göschenen den ganzen Juni gesperrt.

■ **Das Eisenbahn-Bundesamt** hat den von Siemens hergestellen Hochgeschwindigkeitszug vom Typ Velaro D für den Betrieb auf dem deutschen Schienennetz in Einfachtraktion freigegeben.

■ **Im Eisenbahngüterverkehr** in Deutschland wurden im ersten Quartal 2012 insgesamt 89,7 Millionen Tonnen Güter befördert. Das waren 2,7 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum.

Foto: Heilmann



Nach sechs Jahren Abstellzeit wegen Fristablaufs konnte nach erfolgter Hauptuntersuchung per 25. Juni 2010 erstmals wieder die Lok Nr. 14 (LEW Hennigsdorf Fnr.: 9890/Bj.: 1964) zwischen Buckow und Müncheberg eingesetzt werden.

MUSEUMSBAHN

Dreifacher Grund zum Feiern

☐ Der Verein Museumsbahn Buckower Kleinbahn hat dieses Jahr drei Anlässe zu feiern: 115 Jahre Betriebseröffnung der Buckower Kleinbahn von Buckow nach Müncheberg (26. Juli 1897), 20-Jahrfeier zur Vereinsgründung im Jahr 1992 und zehn Jahre Fahrbetrieb als Museumsbahn (14. September 2002). Gebündelt fanden die Feierlichkeiten im Rahmen eines Bahnhofsfests im Bahnhof Buckow am 9. Juni 2012 statt. Der Museumsbahnverein hatte auch zwei Gastfahrzeuge eingeladen, die zwischen Buckow und Müncheberg im Sonderverkehr neben den vereinseigenen Fahrzeugen zum Einsatz kamen. Dies waren der MAN-Triebwagen 906 der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) und der VT 643.16 der Niederbarnimer Eisenbahn (NBE).

MOLLI

Bauen wie die Großen

☐ Durch umfangreiche Bauarbeiten an den Gleisanlagen bei der Mecklenburgischen Bäderbahn (Molli) bestand vom 10. April 2012 bis Ende Juni 2012 ein Sonderfahrplan. Zur dann beginnenden Hauptsaison sollte die Strecke wieder komplett befahrbar sein. Im Schienenersatzverkehr wurde mit Bussen zwischen Heiligendamm und Kühlungsborn-Ost gefahren. Vom 21. bis 25. Mai 2012 wurden die Abschnitte von Kühlungsborn-Ost nach -West von 99 2321 und von Heiligendamm nach Bad Doberan von 99 2324 bedient. Gebaut wurde Ende Mai in der Goethestraße in Bad Doberan an der Kanalisation. Hinter dem Yachthafen in Kühlungsborn-Ost wird der komplette Bahndamm und in Kühlungsborn-West das Bahnsteiggleis erneuert. Neuigkeiten gab es auch beim Fahrzeugbestand, 99 2323 kehrte am 16. Mai 2012 aus Meiningen zurück. An ihr waren noch Restarbeiten auszuführen, bevor sie für die nächsten Jahre wieder zur Verfügung steht.

Foto: Behrla



99 2324 kämpft sich am 22. Mai 2012 durch die Goethestraße in Bad Doberan.

BAHNWELT AKTUELL



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Liebhart

☐ Von April bis Ende Mai fanden auf dem ÖBB-Streckennetz die jährlichen, als Vegetationskontrollfahrten bezeichneten Touren zur Bekämpfung des Unkrauts im Gleisbereich statt. Zum Einsatz kam dabei auch der neue Vegetationskontrollzug. Der aus zwei Endwagen und drei Zwischenwagen bestehende Zug fuhr am 10. Mai 2012 durch das Kamptal. Kurz vor Gars-Thunau konnte die fünfteilige Komposition beobachtet werden. Wer genau hinsieht, sollte in dem Zug einen alten Bekannten wiederentdecken, mit dem die DB AG und die Fahrzeughersteller planten, den Schienengüterverkehr zu revolutionieren. Wir wollen von Ihnen wissen, welches außergewöhnliche Fahrzeug in diesem Zug ein Gnadenbrot erhält?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2012 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „11“. Gewonnen haben: Kain, Matthias, 08371 Glauchau; Möller, Gunnar, 36448 Bad Liebenstein; Koch, Hubert, 76833 Siebeldingen; Klan, Klaus, 29225 Celle; Scholz, Daniel, 04157 Leipzig; Feist, Rüdiger, 31812 Bad Pyrmont; Dröge, Rainer, 30559 Hannover; Wicklein, Markus, 96332 Pressig; Möllney, Stephan, 45289 Essen; Dillenburger, Dirk, 64743 Aschaffenburg ; Beinhoff, Wolfgang, 06406 Bernburg; Christ, Harald, 35418 Buseck; Jatho, Volker, 37269 Eschwege; Michler, Daniel, 53229 Bonn; Lapius, Stephan, 06842 Dessau; Pilling, Clemens Christoph, 53343 Wachtberg/Villip; Illemann, Karl-Heinz, 38640 Goslar; Nöbel, Werner, 82031 Grünwald; Barmeyer, Holger, 56073 Koblenz; Sobiella, Nikolas, 30938 Burgwedel

SACHSEN

I K beim Lößnitzdackel

☐ Am Wochenende 9./10. Juni 2012 wurde erstmals die I K Nr. 54 auf der Schmalspurbahn Radebeul – Ost – Radeburg eingesetzt. Am 9. Juni gab es eine Fotosonderfahrt mit einem epochengerechten GmP, organisiert von der Traditionsbahn Radebeul e. V.. Dabei half die vereinseigene IV K Nr. 176 als Zuglok aus, da die I K die Zuglast nicht allein bewältigt hätte. Interessanter waren die Einsätze ohne IV K-Hilfe. Dieser Zug fuhr erstmals am 10. Juni, ebenfalls epochenrein. Dabei wurde auf die beiden Rollwagen nebst Regelspurgüterwagen verzichtet. Ergänzt wurde der Zug durch einen so genannten Großfenstrigen, ebenfalls in Länderbahnausführung.



Foto: Spittel

Leider passen die grünen Länderbahn-Farbtöne der beiden Maschinen nicht ganz perfekt zusammen.



Foto: Gothe

Die Rheinische Eisenbahn hat 215 086 in Betrieb genommen. Die Maschine präsentiert sich im altroten Farbkleid und war am 9. Juni 2012 im Westerwald im Einsatz. Dort wurden abgestellte Güterwagen aus dem Bereich der Brexbachtalbahn abgefahren.

Foto: Dollinger



Nach vielen Testfahrten im tschechischen Testcenter Velim absolvierte der Prima II-Prototyp 47502 von Alstom im Juni lauftechnische Versuchsfahrten im Bundesgebiet. Nach Pendelfahrten auf der Frankenalb zwischen Donauwörth und Roth (Bild) wurden die Geislinger Steige und die Gäubahn abgefahren. Beide Radsätze des Drehgestells 1 sind mit Messradsätzen ausgerüstet. Neben den beiden Prototypen, die derzeit Tests im Rahmen der Zulassung in Deutschland und Frankreich absolvieren, setzt die Staatsbahn Marokkos bereits 20 Serienmaschinen ein.

BOCHUM

Kindertage im Eisenbahnmuseum

☐ Am 15. Juli und am 19. August 2012 steht das Eisenbahnmuseum Kopf und die kleinen Gäste sind die Größten. Technikgeschichte wird leicht verständlich und spielerisch vermittelt. Bei einer Fahrt mit der Draisine können Jungen und Mädchen zeigen, wie stark sie sind. Bei Spielen, wie dem Lokrennen und dem „Heißen Draht“, müssen die jungen Besucher ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen. Aber auch die Kreativität der Kinder wird gefördert. In Betrieb sind das Schweineschnäuzchen, die Feldbahn und die Handhebeldraisine. Höhepunkte sind das „Dahlhausener-Drehscheiben-Karussell“ und die Führerstandsmitfahrt auf einer echten Dampflokomotive.



Das Eisenbahnmuseum ist an diesen beiden Tagen ein besonders lebendiges Museum. Zum einen, weil historische Fahrzeuge über das Museumsgelände fahren mit Mitfahrmöglichkeiten für die ganze Familie, zum anderen, weil viele Spiele auf die Kinder warten.

Bahnwelt Aktuell

EISENBAHN-ERLEBNISWELT

Schweizer Loks in Schwaben

☐ Die Eisenbahn-Erlebniswelt in Horb hat im Juni mit Hilfe der DBK-V 100 drei historische Schweizer Lokomotiven aus der Privatsammlung Peter Hemmig nach Horb überführt. Die Lokomotiven, Ae 4/7 11022, Re 4/4 I 10042 und Be 4/4 105, werden dort zusammen mit der bereits vorhandenen Ae 6/6 11401 von SBB Historic präsentiert. In der SVG-Eisenbahn-Erlebniswelt Horb am Neckar findet man nun eine der größten Sammlungen von schweizerischen Lokomotiven außerhalb der Eidgenossenschaft.



Foto: Markus o. Robold

Überführung der Ae 4/7, Re 4/4 I und Be 4/4 mit DBK-212 084 am 8. Juni 2012: Die Aufnahme entstand in Hattingen (Schwarzwald). Neben den drei Schweizer Loks hat die V 100 auch noch einen DBK-Fotogüterzug mit Fz, Kessel- und Rungenwagen am Haken.



Foto: Brüggemann

Am 29. Mai verlässt die 101 100 den Hamburger Hauptbahnhof in Richtung Süden über die bekannte Oberhafenbrücke. Nun wirbt sie für die Energiewende.

DB AG

Werbelok für die Energiewende

☐ Die Reihe neuer Werbeloks reißt nicht ab. Am 11. Mai 2012 stellte der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) die 101 100 im Berliner Hauptbahnhof im Rahmen seiner Stadtwerkekampagne vor. Der VKU möchte mit der Lok darauf hinweisen, dass die Energiewende vor Ort beginnen müsse und die Stadtwerke diese mit den Bürgern gemeinsam umsetzen könnten. VKU-Hauptgeschäftsführer Hans-Joachim Reck sagte: „Stadtwerke sind mit ihrer lokalen Verankerung, ihrer Nähe zum Bürger und ihrem Fokus auf dezentrale Erzeugungsstrukturen der Schlüssel für das Gelingen der Energiewende. All das stellen wir mit der bundesweiten Kampagne klar heraus."

SBB HISTORIC

Bilanz im zehnten Jahr

☐ „Wir haben einen weiten Weg zurückgelegt, auf den wir stolz sein können", erklärte Werner Nuber, Stiftungsratspräsident von SBB Historic, in seinem Eingangsreferat. Tatsächlich erfreut sich die Stiftung seit ihrer Gründung vor zehn Jahren zunehmender Beliebtheit. Es bleibe aber noch viel zu tun, führte Nuber weiter aus: „Jetzt arbeiten wir an der Strategie der Stiftung für die kommenden zehn Jahre mit dem klaren Ziel, das Angebot von SBB Historic noch konsequenter auf die Bedürfnisse der Kundschaft auszurichten". „Finanziell schloss das Jubiläumsjahr mit einem kleinen Überschuss", so Nuber. Dem Ertrag von 852000 Franken (Betriebsertrag 620000 Franken) steht ein Aufwand von 5,42 Millionen Franken gegenüber. Die Hauptbrocken sind die Ausgaben für Rollmaterial, Waren und Dienstleistungen von 2,2 Millionen Franken und der Personalaufwand von 2,1 Millionen Franken. Nach wie vor leistet die Stifterin (SBB) unverändert einen jährlichen Deckungsbeitrag von 4,6 Millionen Franken. Das Jubiläumsjahr war geprägt von zwei großen Investitionen für die Revision des RAe 1053 TEE II sowie der Erweiterung der historischen Remisen in Olten. Insgesamt führte SBB Historic 70 Fahrten durch (Vorjahr 56), aufgeteilt in 54 Charter-, neun Erlebnis- und sieben Führerstandsfahrten. 20 Lokomotiven sind heute mit der Sicherheitssteuerung ETM ausgerüstet. Im Jahr 2012 werden vier Dampflokomotiven damit ausgestattet. Neu in den Bestand aufgenommen wurden die Ae 6/6 11456 „Olten" und die beiden „Tintenfische" Ta 251 966 sowie Ta 251 003. Auch die weniger sichtbaren Aktivitäten der Stiftung entwickelten sich erfreulich. Dank Finanzierung durch Bombardier steht das beliebte SLM-Archiv in Winterthur für weitere fünf Jahre auf sicheren Beinen. Erstmals schrieb SBB Historic den „Förderpreis für Eisenbahngeschichte" aus, mit dem Forschende unter dem 35. Lebensjahr motiviert werden sollen, sich der Schweizer Eisenbahngeschichte zu widmen. Zwei Arbeiten kamen 2011 in den Genuss von je 4000 Franken.



Foto: Wölk

Am 22. Juni 2012 präsentierte DB-Regio Oberbayern mit 111 024 seine aktuell vierte Werbelok dieser Baureihe. Die in rot und gelb gehaltene Maschine macht auf die Partnerschaft zwischen dem ADAC und der Deutschen Bahn aufmerksam und wurde, wie bereits die Biergartenlok 111 066, von der bekannten österreichischen Lok-Designerin Gudrun Geiblinger gestaltet.



Foto: Schumann

Großer Bahnhof für die neue EC-Verbindung: Den Premierenzug begrüßten in Berlin (v. l.) Enak Ferlemann (Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium), Bahn-Vorstand Dr. Rüdiger Grube, der polnische Verkehrsminister Sławomir Nowak sowie Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer.

FERNVERKEHR

Neuer Eurocity nach Danzig

Pünktlich zum Beginn der Fußball-Europameisterschaft haben am 6. Juni 2012 die DB Fernverkehr AG und PKP Intercity die neue Eurocity-Verbindung „Berlin-Gdynia-Express“ (EC 54/55) aufgenommen. Das täglich verkehrende Zugpaar wird aus drei 2.-Klasse-Wagen, einem 1.-Klasse-Wagen sowie einem Speisewagen gebildet und von Siemens-Lokomotiven der polnischen Baureihe 370 (Taurus) bespannt. Mit der neuen EC-Verbindung haben die beiden Bahnen ein schnelles und attraktives Angebot zwischen Berlin und der polnischen Ostseeküste mit der Dreistadt aus Gdingen, Zoppot und Danzig aufgelegt. Aufgrund schwacher Auslastung wurde allerdings am 5. Juni 2012 die EC-Verbindung Berlin – Stettin (EC 178/179) eingestellt.

TOP und FLOP

TOP: Freifahrt für 99 Euro

Später als letztes Jahr hat die DB AG bekanntgegeben, dass es auch diesen Sommer wieder einen „Deutschlandpass“ geben wird. Der Pass ist einen Monat ab Ausstellungsdatum gültig (längstens jedoch bis 31. August 2012) und dieses Jahr zum ersten Mal zu einem Sonderpreis von 99 Euro auch für Jugendliche bis einschließlich 18 Jahren erhältlich. Reisende bis einschließlich 26 Jahren bekommen ihn zum Preis von 249 Euro. Für eine Person ab 27 Jahren kostet der Pass 299 Euro.

FLOP: Halt neben dem Bahnsteig

Die Triebwagen der sächsisch-thüringischen Wisentatalbahn dürfen zur Zeit nicht mehr an den Bahnsteigen der Strecke halten, weil sich diese im Eigentum der Bahntochter DB-Station&Service befinden und nicht von der DRE zusammen mit den Gleisen gepachtet wurden. Daher müssen die Reisenden mittels mitgeführter Trittstufen neben den Bahnsteigen ein- und aussteigen! Nach einem Verhandlungsmarathon wurde zumindest erreicht, dass die Bahnsteige in drei Monaten wieder genutzt werden können.

Zeitreise

Triebwagen in Stolzenfels



Foto: Bellingrodt/Slg. Hubrich

Ein Schienenbus auf der linken Rheinstrecke wirkt heutzutage beinahe wie ein Fremdkörper.

1958

■ Abenteuerlich wirken die hohen Leitern, mit denen Ende der 1950er-Jahre die letzten Arbeiten für die Elektrifizierung der linken Rheinstrecke vorgenommen wurden. Der heutige Stadtteil Koblenz-Stolzenfels war damals noch eigenständig und hieß Kapellen-Stolzenfels und ist untrennbar mit dem Schloss Stolzenfels verbunden. Es überragt den Ort seit 1259. Die Züge auf der heutigen Kursbuchstrecke 471 bieten den Reisenden auf der Fahrt von Koblenz nach Bingen einmalige Ausblicke auf die Burgen, Schlösser und Orte des mittleren Rheintals. Bei der Durchfahrung von Stolzenfels lassen die ersten Fachwerkhäuser nur erahnen, was es auf den nächsten Kilometern zu sehen gibt. 2002 wurde das Obere Mittelrheintal daher zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannt. Die kleine Fußgängerbrücke, die auf der alten Aufnahme von einer vierteiligen VT95-Einheit auf dem Weg nach Koblenz passiert wird und die Rhenser- mit der Brunnenstraße verbindet, hat im Laufe der letzten Jahre wenig Veränderungen erlebt. Erkennbar sind lediglich erhöhte Sicherheitsgitter. Auch wenn die linke Rheinstrecke noch zu den befahrensten Bahnlinien Deutschlands gehört, hat der Fernverkehr durch die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt im Jahr 2002 stark abgenommen.



Foto: Hubrich

ICE 1021 passiert auf seiner Fahrt von Dortmund nach München am 27. Mai Stolzenfels.

2012

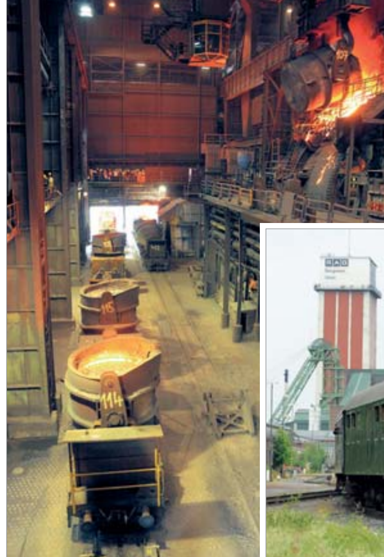




Foto: Henschel

Nicht allzu oft hat man die Gelegenheit, als Besucher den Arbeiten an einem Hochofen zuzusehen oder per Bahn auf ein Zechengelände zu fahren.

NRW

Ruhrgebiet, wie es leibt und lebt

□ Das klassische Ruhrgebiet mit Kohle und Stahl konnten Besucher an zwei Tagen der offenen Tür am 16. und 17. Juni erleben. In Duisburg konnten sich die Besucher des Hüttenwerks Krupp Mannesmann (HKM) einen Einblick verschaffen, wie aus Erz, Koks und Zuschlagsstoffen im Hochofen Roheisen verhüttet und anschließend im Stahlwerk das Roheisen zu Stahl verarbeitet wird. Für den Transport zu den einzelnen Produktionsstandorten im Werk sorgt die ehemalige Eisenbahn und Häfen (E+H), die seit Juni 2011 zur „ThyssenKrupp Steel Europe“ AG gehört. Während es bei HKM derzeit brummt, wird das am nord-westlichen Rand des Ruhrgebiets gelegene Bergwerk-West in Kamp-Lintfort Ende des Jahres seine Tore schließen. Trotzdem öffnete man seine Tore für die zahlreichen Besucher. Neben Grubenfahrten, der Besichtigung des Förderturms und einem bunten Programm pendelte die Dahlhauser 38 2267 mit ihrem Museumszug und der RBH-Lok 676 am anderen Zugende zwischen der Zeche und der Bergehalde Pattberg.

BAHNINDUSTRIE

Nachfrage steigt

□ Die Vossloh Locomotives GmbH verzeichnet nach den schwierigen Jahren 2009 und 2010, die mit Kurzarbeit überbrückt werden mussten, ein deutlich anziehendes Geschäft beim Neubau von Dieselloks. Die Beschäftigung hat sich nach der Kurzarbeitsphase wieder stabilisiert. Im vergangenen Jahr gingen Bestellungen über insgesamt 70 Loks in Kiel ein, rund 20 Prozent mehr als im Vorjahr. Entsprechend wird die Anzahl der Auslieferungen im laufenden Jahr über dem Vorjahreswert von knapp 50 Loks liegen. Vossloh selbst gibt einen Wert „zwischen 60 und 70“ Loks an. Allein jeweils 22 Loks hatten im Vorjahr VPS und BASF bestellt. Zwei Drittel der Neubauten werden an diese Industriekunden geliefert.

Die Arnstädter 50 3688 erfüllte so manchen Jungen-Traum



Einst Schüler und Lehrer, heute gute Freunde: Der Solinger Bernd Wallstein (l.) und Manfred Vollmar aus Gräfenroda. Auf 50 3688, die sie am 9. Juni 2012 in Arnstadt ins beste Licht drehen, verbrachten sie gemeinsam viele Stunden.

In Arnstadt war in den 1990er-Jahren mächtig Betrieb. Nicht nur, dass etliche Maschinen dort unter Dampf standen, sondern auch manchem Spätberufenen wurde dort noch die Dampflokführerkarriere ermöglicht.

Hier ist er in seinem Element. Mit Leichtigkeit springt er über das Gleis der Arnstädter Drehscheibe, verschwindet kurz im Drehscheibenhäuschen, gibt kurze, präzise Kommandos und zieht beinahe mühelos das schwere Stahlseil der Drehscheiben-Seilwinde zu seiner Lok. Sein Alter sieht man Manfred Vollmar kaum an, sein Gesicht zeigt eine gesunde Frühsommerfrische. Wenn es darum geht, seine 50 3688 in bestem Licht zu zeigen, dann nimmt er auch ein paar Schweißperlen auf der Stirn in Kauf, um die kalte Lok, die gerade mal so auf die Drehscheibenbühne passt, mit einiger Mühe ins nachmittägliche Sonnenlicht zu drehen. Während er und sein ehemaliger Schüler Bernd Wallstein damit beschäftigt sind, die Lok vor Haus drei zu bugsieren, hat Vollmar meist ein verschmitztes Lächeln im Gesicht und stets einen Spruch an die Umherstehenden auf den Lippen.

Am 12. Mai 1985 räuchert 50 3688, damals noch zum Bw Karl-Marx-Stadt gehörend, das sächsische Waldheim ein.

Foto: Emersleben



Klassentreffen

Fotos (2): Rainer Albrecht



Foto: Emersleben

Nur zwei Tage nach ihrer Überführung aus Dresden, zeigte sich 50 3688 am 26. Juni 1992 neben einigen anderen Arnstädter Berühmtheiten.

Vollmar ist ein Leib-und-Seele-Lokführer, der seinen früheren Beruf noch heute als Pensionär über seine Mitarbeit beim Bw Arnstadt hist. weiterlebt. Vor allem aber gab er in den 1990er-Jahren seine Dampflokerfahrungen als geduldiger Lehrer an mehrere Dutzend Dampflok-Eleven weiter, die teils bis heute ihr vor beinahe 20 Jahren erworbenes Wissen anwenden.

Der 1943 geborene Thüringer Vollmar wollte nie etwas anderes als Lokführer werden. So begann er 1958 seine Ausbildung zum Lokschlosser im RAW Gotha und legte 1965 seine Lokführerprüfung ab. Die ersten fünf Jahre fuhr er mit Dampflokomotiven, bis er 1970 die Schulung für die Selbstzünder der Baureihen 106, 110, 118 und 120 absolvierte. 1984 kamen noch die E-Loks dazu, als Arnstadt ans Oberleitungsnetz der DR angeschlossen und „das kleinste E-Lok-Bw der DDR wurde", wie Vollmar lachend erzählt. Seine gesamte Laufbahn verbrachte er beim Bw Arnstadt. Meist fuhr er V 200, die Baureihe 118, aber auch E-Loks der Baureihe 242. Seine Liebe galt jedoch immer den schwarzen Dampfrössern.

Er war auch von Beginn an dabei, als noch zu DR-Zeiten, Anfang der 1990er-Jahre in Arnstadt eine feine Dampflok-Sammlung zusammengestellt wurde. Ausgangspunkt war 94 1292, die damals vom „Langen", Eberhard Mühlan, vor der Verschrottung bewahrt wurde. „Die 94 sollte damals nach Gerolstein und das wollte er nicht", erinnert sich Vollmar. Eine steilstreckentaugliche 94 ist wohl prädestiniert für den Rennsteig, aber nur bedingt geeignet für Personenzüge auf flacherem Terrain. „Wir hatten ja auch noch den 1000-Türen-Zug", erläutert Vollmar: „Und so kam man auf die Idee, man müsste sich mal um eine 50 bekümmern. Die kann auf Haupt- und Nebenbahnen fahren. Eines Tages kam mein damaliger Chef, Lothar Fröhlich, Inzwischen bei DB Regio in Erfurt und bis heute auch bei der Rennsteigbahn aktiv, zu mir und hat gesagt: Manfred, horch zu, da ist ein Doktor Lüder Kaltwasser, heute Vorsitzender des Vereins Dampfbahnfreunde Mittlerer Rennsteig, der will eine 50 hierher holen und sie in Arnstadt unterstellen." Die ur-

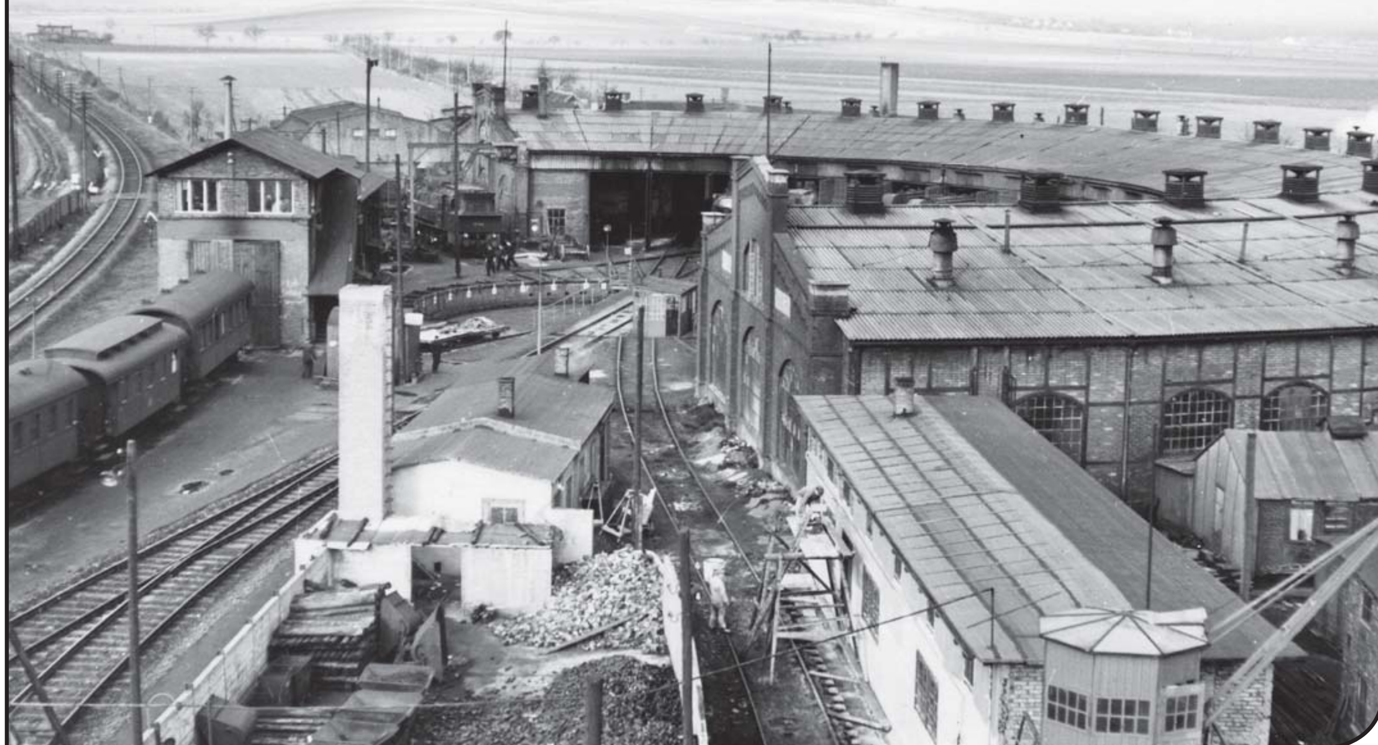


Foto: Thalhäuser

Am 17. April 1992, wenige Wochen vor ihrem Umzug nach Thüringen, machte 50 3688 ihre einzige Sonderfahrt von Dresden aus, die sie auch nach Ottendorf Okrilla Nord führte.

Beheimatungen von 50 3688

Vor 1945 unbekannt durch Kriegseinwirkungen	
27. August 1945 bis 1. Januar 1947	Bw Vacha
2. Februar 1947 bis 13. Juli 1947	Bw Stendal
14. Juli 1947 bis 11. November 1948	Bw Oebisfelde
12. November 1948 bis 2. Januar 1949	Bw Köthen
15. Juli 1949 bis 22. Februar 1953	Bw Halberstadt
23. Februar 1953 bis 27. August 1957	Bw Magdeburg-Buckau
20. Oktober 1961 bis 24. Oktober 1961	Bw Aschersleben
25. Oktober 1961 bis 1. November 1981	Bw Oebigsfelde
3. November 1981 bis 14. Februar 1984	Bw Zwickau
19. April 1984 bis 28. September 1986	Bw Karl Marx Stadt
29. September 1986 bis 24. Februar 1988	Bw Glauchau
25. Februar 1988 bis 24. Juni 1992	Bw Dresden Altstadt
Seit dem 25.6.1992	Bw Arnstadt hist.


Foto: Hommel

Das Bw Arnstadt im Jahr 1963, in etwa zu der Zeit, als Manfred Vollmar dort seine Laufbahn als Lokführer begann.

Viel Betrieb in einem kleinen Thüringer Bw

sprüngliche Idee war, mit der 50 den erwähnten 1000-Türen-Zug, eine historische Abteilwagenkomposition, bis Ilmenau zu befördern und ihn dann mit der 94 über den Rennsteig zu ziehen und das ganze wieder retour. Zu DDR-Zeiten gab es in Arnstadt keine 50. „Was sollten wir hier mit einer 50? Die war ja viel zu schwach. Mit der 65 fahre ich 400 Tonnen nach Ilmenau. Lass die 50 500 Tonnen schaffen. Das ist doch nichts Halbes und nichts Ganzes. Mit der 44 habe ich 600 Tonnen geschafft", begründet der Dampflokexperte die bisherige Abwesenheit der Baureihe 50 im Thüringer Wald.

Nach der Wende gab es bei der DR bekanntermaßen noch zahlreiche Dampfloks, die damals an den Mann gebracht wurden. Das Augenmerk der Thüringer fiel auf eine 50 aus Sachsen. „Am 23. Juni 1992 hatte ich den ersten Kontakt mit 50 3688, als wir sie abholten. Zuvor war sie in Dresden-Altstadt als Heizlok. Und am 24. kamen wir als Lz 82813 mit Packwagen hier an. So hat das angefangen und da habe ich mich nach Personal herumgehorcht. Mein ehemaliger Heizer war auch ganz begeistert", so Vollmar. Aber Lothar Fröhlich wollte noch mehr Personal. „Lothar sagte nur, ich beschäftige euch das ganze Jahr. Ihr seht keine Diesellok mehr. Und er hatte fast recht."

Innerhalb kurzer Zeit standen in Arnstadt sieben betriebsfähige Maschinen. „Otto Hanusch, BSW-Chef, und Lothar Fröhlich haben Anfang der 1990er-Jahre organisiert, dass die Maschinen alle nach Arnstadt kamen, weil dort das Personal zur Verfügung stand", nennt Vollmar als Erklärung.

Es begann die heute beinahe legendäre Plandampfzeit sowie die Dampflokführerausbildung in Arnstadt. „Wenn irgendwo etwas unter Dampf gefahren werden musste, waren wir dort: Aue, Pockau-Lengefeld, München bis Basel Bad. Bhf., beziehungsweise Haltingen", erinnert sich Vollmar.

Zu dieser Zeit lief in Güstrow und Berlin ein Ausbildungsprogramm der DR, bei dem sich Nicht-Eisenbahner zu Dampflokführern schulen lassen konnten. Diese Schulung wurde 1995 nach Arnstadt verlegt und der Fahrschul-Golf der DR hieß fortan: 50 3688. Einer der Fahrlehrer war Manfred Vollmar. „Damals kam auch Heinz Schnabel (Leiter der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR), der Herr über 16000 Lokführer, zu uns und stellte das Programm vor", erinnert sich Vollmar.

In einem nur wenige Jahre geöffneten Zeitfenster war es Normalsterblichen möglich, sich einen Jugendtraum zu erfüllen. „Das waren Außenstehende wie ich", so Bernd Wallstein, einst Vollmars Schüler und heute ein treuer Freund: „Damals kamen alle möglichen Leute, auch viele, die das wieder abbrachen, als sie sahen, welchen Aufwand die Ausbildung erforderte."

Es war weder erforderlich, Lokführer zu sein noch eine technisch-handwerkliche Ausbildung absolviert zu haben, was aber



Foto: Richter

Mit der Baureihe 65.10 war Vollmar häufig unterwegs. 65 1049 gehört noch heute zum Museumsbestand in Arnstadt. Im März 1977 ist sie aus Richtung Göschwitz in Gera Hbf. eingefahren.

Fotos (3): Rainer Albrecht



503688 und der 1000-Türen-Zug in Pösneck oberer Bahnhof nur kurz nachdem die Maschine in Arnstadt ankam.

hilfreich gewesen sei, erinnert sich der Kraftfahrzeugelektriker Wallstein: „Das hat bei mir mit der Heizerausbildung aus Spaß an der Freude angefangen". Aber irgendwann packte den langen Schlacks der Ehrgeiz: „Jetzt hast du das angefangen und dann macht man es auch weiter." Und so folgte ein Schritt auf den nächsten. „Wir mussten ja in Güstrow die komplette theoretische Schulung machen, Unterricht zum Betriebs- und Bremsdienst, alles was dazu gehört. Dort wurde die Gruppe meist kleiner. Auf der Schulbank hocken und Theorie büffeln – das war nicht mehr so spaßig und am Ende kamen noch Prüfungen!"



Geht's auch mit Muskelkraft? Thomas Kretscher, MIBA-Redakteur Dr. Franz Rittig, Manfred Vollmar und Helmut König haben Spaß.

Wallstein begann 1995 seine Dampflokführerausbildung, kurz bevor das Programm eingestellt wurde. „Aber ich bin dabei geblieben", so der Späteinsteiger aus Solingen mit hörbarem Stolz auf sein Durchhaltevermögen. Und er nahm einiges auf sich, nicht zuletzt viel Zeit auf Deutschlands Straßen: „Das sind 390 Kilometer einfach von Solingen nach Arnstadt und man braucht vier, fünf Stunden, wenn man gut durchkommt. Aber ich habe oft sechs oder sieben Stunden benötigt, wenn ich am Freitag herkam. Das hab' ich damals und bis heute gerne auf mich genommen und ich bin in Arnstadt hängengeblieben."

Die Ausbildung war in Module aufgespalten und „man musste seinen Urlaub so planen, dass man die vorgeschriebenen Module absolvieren konnte", so Wallstein: „Wenn ich das zusammenrechne, war ich bestimmt zwei Monate allein in Güstrow zur Theorieausbildung. Ich hab ein paar Jahre gebraucht, bis ich alles zusammen hatte", rechnet der Solinger nach. Wallstein wendet sein erworbenes Wissen bis heute an, nicht nur in Arnstadt, sondern auch in den Niederlanden bei S·T·A·R (Stichting Stadskanaal Rail) auf einer 52 (TE-5933, Ex-52 5933), die aus Russland zurückgeholt wurde. „Das hat sich hier bei meiner Ausbildung bei Manfred ergeben", erzählt Wallstein: „Da war noch ein Holländer, der Faiko Bouwman. Der ist bei S·T·A·R aktiv und so kam der Kontakt zustande."

Der Hintergedanke dieses Ausbildungsprogramms war weniger, Dampflokpersonale für die Zukunft auszubilden, sondern vielmehr der klammen DR ein paar Zusatzeinnahmen zu bescheren. Umsonst war das Programm nicht. Einige tausend Mark waren erforderlich, bis das Lokführer-Testat erreicht war. „Das war ein lukratives Geschäft für die DR, aber es wurde auch viel Spaß geboten", so Wallstein, der keine einzige Mark bereut, die er investierte. Und es seien ja auch einige bei dem Beruf geblieben und heute Lokführer oder führen immer noch wie er bei Museumsbahnen.

„Ich hab alles gehabt: Flugzeugverkäufer, den Chef eines Krankenhauses und so weiter. Ein Holländer, ein Schweizer und ein Schwede waren auch dabei", zählt Vollmar auf. Die Lok, die Manfred Vollmars Karriereende begleitete, die bis heute seine Liebe ist und auf der er gemeinsam mit Helmut König zahlreichen Eisenbahnenthusiasten noch zur Reglerberechtigung verhalf, 503688, habe sich bestens zur Ausbildung geeignet. „Und wir hatten ja unsere Rennstrecke für die Ausbildung: Mit dem Güterzug von Arnstadt hinauf nach Ilmenau. Das war eigentlich eine 110er-Leistung, und von dort sind wir dann stets zweimal nach Großbreitenbach rauf und runter gefahren", beschreibt Vollmar den Praxisalltag und es gab auch außergewöhnliche Ereignisse: „Einmal entgleiste 503688 dabei in Gehren. Kollegen scherzten, Helmut Königs Töchter – er war bei der Fahrt auf der Maschine und wohnte nicht weit weg in Langewiesen – hätten Sehnsucht nach ihrem Vater gehabt, den sie so selten sahen, und deshalb Steine aufs Außengleis gelegt. Es kam der Hilfszug und dessen Führer fragte mich, was denn da entgleist sei, ne 110 oder 118? Ich teilte ihm mit: Ein Dampfer, worauf er schluckte, denn er hatte noch nie einen Dampfer aufgegleist. Als wir bei der 50 ankamen, fragte ich nur die Schüler: Wer ist hier entgleist? Unser Schwede war untröstlich und meinte nur: Er sei nun zig Jahre schon in Schweden als Lokführer unter-

Nach der Sanierung der Strecke Saalfeld – Arnstadt zieht 503688 Anfang der 90er-Jahre einen Feier-Zug für die am Bau Beteiligten bei Watzdorf





Foto: Richter

In den 90er-Jahren war in Arnstadt vieles möglich

Der Braunschweiger VT 08.5 im Jahr 1994 auf dem Weg nach Ilmenau. Ein Stück ließ er sich von 50 3688, hier kurz vor Martinroda, ziehen.



Foto: Haensch

91 6580 leistet beim Frühlingsplandampf von Klaus Wilmsmeyer im Mai 1994 bei Gräfenroda der 50 3688 Vorspann.

geschlafen. Solange, wie das hintereinander weggeht, meinetwegen zwölf Stunden lang, geht das. Blöd ist, wenn dazwischen zwei Stunden Pause sind, dann merkst du, wie der ganze Körper erschlafft."

Vollmar war Stress und lange Schichten auf dem Führerstand aus seinen DR-Zeiten gewohnt: „Wir waren ja Staubsauger, eines der Bw, die mit Kohlenstaub fuhren. Da hatten wir richtig schöne Rundläufe: Von Arnstadt nach Weißenfels, dort gebunkert, wegs und nie entgleist und dann kommt er nach Deutschland und das passiert es ihm. Der Grund waren tatsächlich Steine, die vermutlich von Kindern auf die Schienen gelegt wurden", erinnert sich Vollmar.

Von 1992 bis zum etwas vorzeitigen Karriereende am 31. Dezember 1997, als er nach seiner letzten Schicht von einer Steilstrecken-Diesellok der Baureihe 213 abstieg und aus gesundheitlichen Gründen nicht weiterfahren konnte, fuhr Vollmar so oft es ging auf seinen geliebten Dampfloks, ob im Ausbildungsdienst mit der 50 oder auch bei Plandampfveranstaltungen: „Das war manchmal so schlimm, da habe ich nach Dienstende den Lokzettel geschrieben und da sieht man in der Mitte nur noch einen Strich. Da bin ich nämlich ein-



Foto: Thalhäuser

Bei Oberhof hat 50 3688 am 20. Juni 1993 zwei Dieselloks, 118 348 und 131 014, bei einer Überführung am Haken. Die Loks fahren als Lz 86262 vom Bahnhofsfest in Zella-Mehlis nach Arnstadt.



Fotos (2): Hommel

Die Kohlenstaub-44 9238 auf der Arnstädter Drehscheibe im August 1972.

Arnstadt – Heimat von Staubsauger-Lokomotiven



Foto: Gross

Manfred Vollmar und Bernd Wallstein bei bester Laune auf dem Führerstand ihrer Lok.



Der ehemalige Kohlenstaubbunker in Arnstadt. Längst ist er abgerissen, aber die Fundamente sind heute noch zu erkennen.

101 Kilometer nach Saalfeld, wieder gebunkert, und zurück nach Arnstadt. Dort Personal runter, neues Personal rauf, wieder nach Weißenfels und dann kam der schlimmste Zug, der 6070 von Weißenfels nach Saalfeld." Ein leiser Pfiff strömt aus Vollmars Mund: „Der war schlimmer als ein Zitteraal (siehe auch S. 32) Der hatte den Koks für die Maxhütte in Unterwellenborn. Im Hochofen durfte ja das Feuer nicht ausgehen. Da haben die dem D-Zug, in Rudolstadt, dort ist ja ein ewig langer Bahnhof, die L-Scheibe (Zusatzsignal Zs5, Verzögerungsanzeiger) gezeigt und uns die K-Scheibe (Zusatzsignal Zs4 (Beschleunigungsanzeiger), damit wir so aneinander vorbeifahren und den D-Zug kreuzen konnten. Heidewitzka." Vollmars schlaue Augen blitzen, wenn er an diese Episoden zurückdenkt. „Ich hab auch oft Raw-Fahrten gemacht nach Cottbus oder Magdeburg und dann musste man immer einen Zug mitnehmen. Einmal hab ich einen Erzzug aus Cottbus nach Saalfeld mitgenommen. Nachts sind wir in Saalfeld eingelaufen und dort haben sie mich gebeten, den Zug noch zur Maxhütte raufzuschieben. Dann hab ich das Ding raufgeschoben, geb' denen die Papiere und die sagen zu mir: Ey, das ist doch Magneteisenstein. Der muss nach Eisenhüttenstadt. Ich sag nur zu meinem Beimann: Los! Häng ab! Ich fahr nicht wieder zurück nach Cottbus."

Zum Abschluss ihrer Einsatzzeit durfte 50 3688 im Rahmen des DB-Nostalgieprogramms noch zwei Jahre in Norddeutschland, vor allem in Schleswig-Holstein, fahren. „Da sind wir freitags in der Frühe hoch, mittags waren wir oben, haben die Lok angebrannt und abends so um sechse, siebene hatte sie Dampf und dann gab es noch Bratwurst, bevor am nächsten Tag die Sonderfahrten anstanden", schwärmt Vollmar. „Unsere Lok war damals diejenige mit den meisten Laufkilometern. Die hatte richtig was auf dem Tacho", so Bernd Wallstein. „Vor allem durch die Lokführerausbildung", betont Vollmar.

Vergangenes Jahr gelang es den Arnstädtern, 50 3688 so weit aufzuarbeiten, dass sie unter anderem nach Herausnahme der Kolbenringe, rollfähig wurde. Am 7. Oktober 2011, genau 13 Jahre nach ihrer Abstellung, unternahm Arnstadts Reko-50 wieder ihre erste Reise: Nach Weimar zum Bw-Fest des Thüringer Eisenbahnvereins. Jetzt fehlt nur noch die Betriebsfähigkeit, doch dafür stehen die Sterne nicht allzu gut, denn „es gibt zu viele 50", so Vollmar. Sein Partner Bernd Wallstein gibt allerdings zu bedenken: „Bei den anderen laufen auch eines Tages die Fristen ab, und die Baureihen 50 und 52 sind am besten geeignet für den Museumsbetrieb", und betont: „Eigentlich ist unsere 50 noch gut in Schuss."

„Das war ,ne schöne Zeit, die Lokführerausbildung. Da kann man nicht meckern", so Vollmar und trinkt seinen Kaffee aus. „Man könnte Bücher schreiben", spricht's, steht auf und macht sich daran, seine 50 3688 ins schönste Sonnenlicht zu drehen.

Stefan Alkofer



Foto: Richter

Die letzten Jahre ihrer Frist verbrachte 50 3688 überwiegend in Schleswig-Holstein. Mit einem Nostalgie-Zug verlässt sie im Sommer 1996 den Lübecker Hauptbahnhof.



Foto: Emersleben

Auf den Bw-Festen in Arnstadt wird den Besuchern stets einiges geboten. Die perfekt gepflegten Dampfer im Rundschuppen ziehen neben interessanten Gastlokomotiven zahlreiche Besucher an.



Foto: Gross

Neuer und alter Vereinsvorsitzender: Bernd Bäsecke (li.) hat die Geschicke von Matthias Koch übernommen, dem vor allem die Zeit fehlt, sich intensiver um Arnstadt zu kümmern.

Tradition verpflichtet

Es ist etwas ruhiger geworden in Arnstadt im Vergleich zu den 1990er-Jahren, als bis zu sieben Maschinen betriebsfähig und in der ganzen Republik unterwegs waren. Lange schon sind die Arnstädter Maschinen erkaltet. Zwar wurde vor zwei Jahren einem der Arnstädter Stars, 95 027, wieder ein Lebenshauch eingeatmet, doch ist sie die meiste Zeit außerhalb der Thüringer Landesgrenzen auf der Rübelandbahn im Einsatz. Der frühere Vorsitzende der Arnstädter, Matthias Koch, hat damit kein Problem, denn es sei ja in jedem Fall besser, wenn die Lok im Harz unter Dampf führe, als kalt im Arnstädter Schuppen zu stehen. „Einmal im Jahr ist sie ja auch ein paar Wochen bei uns, wenn unser alljährliches Bw-Fest steigt", so Koch, der vor einiger Zeit den Staffelstab des Vorsitzenden an Bernd Bäsecke weitergab. Koch ist inzwischen Standortleiter des DB Museums, Standort Halle, und dort reichlich beschäftigt. Wenn er Zeit hat, kommt er immer noch gerne zu seinem alten Verein.

Der Eisenbahnfreund findet im thüringischen Arnstadt eine der interessantesten DR-Dampfloksammlungen. Das ganze in einem liebevoll gepflegten Bw mit reichlich Charme, das ein bisschen wirkt, als sei hier die gute alte Zeit konserviert worden. Neben 50 3688, sind im Arnstädter Rundhaus unter anderen 01 1531, 38 1182, 44 0093, 65 1049, 89 6311, 91 6580 und 94 1292 zu bestaunen. Der Diesellokfreund findet dort auch einige für die Region typische Maschinen wie 118 005, 118 749, 120 274 und 131 072. Dass in nächster Zeit eine weitere Lok betriebsfähig aufgearbeitet wird, glaubt Koch nicht. Die Kosten seien einfach zu hoch. Wenn er sich allerdings eine Lok wünschen dürfte, dann wäre es 44 0093. „Eine ölgefeuerte 44, das wäre doch was. Da gäbe es keine Zweite in Deutschland." Recht hat er.

al

Bw-Fest 2012 in Arnstadt am 15. /16. September

Auch dieses Jahr wieder feiern die Arnstädter ihr alljährliches Bw-Fest. Dabei können die Fahrzeuge der Sammlung ausführlich besichtigt werden. Weiter gibt es Führerstandsmitfahrten auf der Dampflok, Ehrenlokführerfahrten, Pendelfahrten ins „Erfurter Kreuz", Verpflegung durch die Jäcklein-Brauerei aus Ilmenau sowie Kaffee und Kuchen im Mitropaspeisewagen. Unter Dampf werden 50 3501, 50 3708, 52 8154 und 95 027 stehen. Ein echtes Highlight ist der Besuch der E 95 02 aus Halle. Als weitere Gäste werden 41 1185 und 130 102 aus Halle erwartet. Ein VT der Erfurter Bahn übernimmt die Pendelfahrten. Schließlich gibt es noch einen Souvenirverkauf und die Modellbahnfreunde kommen bei der Ausstellung der „IG Bw Arnstadt Modell" nicht zu kurz. Weitere Infos unter: www.ebm-arnstadt.de



Parade der Stars: Die Dampflok-Sammlung im Herzen Thüringens hat wenig von ihrer Anziehungskraft verloren.

Foto: Gross

Neue Visionen der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) sollen die Zugkraft des historischen Erbes langfristig sichern helfen.

Foto: Haensch



Am 10. Juni 2012 befuhr ein eigens aufgearbeiteter Rollbockzug das Wernigeröder Stadtgebiet. Rechts vom Aufnahmeort am Bahnhof Westerntor könnte ein Werkstattneubau entstehen.

Ohne Zukunft keine Vergangenheit

Foto: HSB

Am Ende des Hausbahnsteigs (kleines Gebäude rechts unten, Foto vom 9. Juni 2012) sieht der Entwurf ein Brückencafé vor. Die Idee stammt bereits aus den 90er-Jahren.

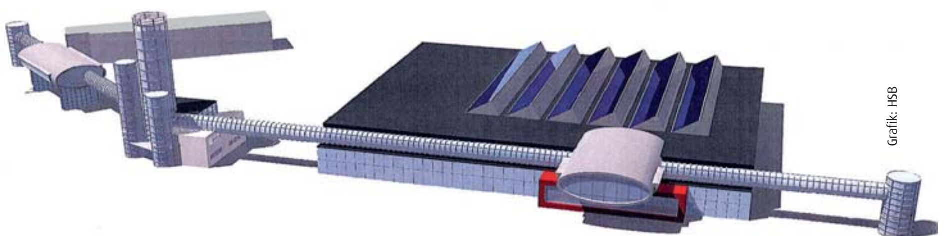
Am 7. August 2012 jährt sich die Eröffnung der ersten Harzer Schmalspurbahn von Gernrode nach Mägdesprung zum 125sten Mal. Das ist nicht nur Anlass zu feiern, sondern bedeutet auch, die Weichen für die kommenden Jahrzehnte so zu stellen, dass das Zugpferd HSB nicht irgendwann strauchelt. Umso wichtiger ist es, den Stellenwert der inzwischen weltweit einzigartigen Bahn zu betonen und ihn in der Politik zu festigen. Den gestiegenen Ansprüchen der Kunden muss zukünftig vermehrt Rechnung getragen werden wie auch der immer aufwändigeren Instandsetzung des rollenden Materials.

Ob das Dampflokwerk Meiningen auch langfristig bezahlbare Hauptuntersuchungen wird leisten können, ist bislang unklar. Schon jetzt können diese in Wernigerode teilweise kostengünstiger ausgeführt werden. Aber die Werkstatt von 1926 arbeitet längst an ihrer Leistungsgrenze. Im Harz wird daher nicht nur über eine Erweiterung der Beförderungskapazität der Brockenstrecke als Haupteinnahmequelle, sondern konkret über einen Werkstattneubau diskutiert – eine „Gläserne Werkstatt", die dem Besucher hautnahe Beobachtung der Wartungsarbeiten an den Dampflokomotiven bieten soll. Was als erster Entwurf Wernigeröder Architekten auf den ersten Blick monströs erscheinen mag, hat bei genauerer Betrachtung ein enormes Potential.

Ein barrierrefreier Erlebnispfad nach internationalem Vorbild vom Hauptbahnhof bis zur historischen Werkstatt am Bahnhof Westerntor schüfe eine perfekte Symbiose zwischen den touristischen Glanzlichtern HSB und Wernigeröder Altstadt, eine erheblich gesteigerte Attraktivität sowie ein weiteres Alleinstellungsmerkmal. Weitere Ideen sind beispielsweise ein Aussichtsturm sowie ein Brückencafé über den Durchgangsgleisen.

Ohne Unterstützung ist das Projekt jedoch nicht zu realisieren: Erste Schätzungen nennen Kosten im unteren achtstelligen Bereich, im Gegensatz zu so manchem heutigen Millionengrab eine überschaubare und sinnvoll angelegte Summe. Sofern die Stadt Wernigerode das derzeit ungenutzte Gelände zur Verfügung stellt und sich auch die Landesväter für das Projekt engagieren, könnte die Vision von der gläsernen Werkstatt und eines großen, zeitgemäßen Besucherzentrums innerhalb von zehn Jahren Realität werden.

Doch zunächst darf noch einmal kräftig gefeiert werden: Das dritte HSB-Bahnhofsfest des Jubiläumsjahres mit Showprogramm und Fahrzeugausstellung findet am 18. August 2012 in Gernrode, dem Ursprung des Meterspurnetzes, statt. *oh*



Grafik: HSB

Kern eines Vorentwurfs ist das neue Werkstattgebäude (Bildmitte); links davon ein Sozialgebäude mit Aussichtsplattform und ein Brückencafé. Alle Gebäude sind durch Fußgängerbrücken und Treppen-/Fahrstuhltürme miteinander verbunden, so dass das Betriebsgelände nicht betreten werden muss. Im Hintergrund ist der vorhandene Langschuppen zu sehen.

FLEISCHMANN
PERFEKTION & VIELFALT

Fleischmann in Feierlaune!

Die BR 145 023 in Sonderlackierung





Jubiläumslok. Zum 125-jährigen Firmenjubiläum machte sich Fleischmann sein eigenes Geschenk und ließ die Elektrolok 145 023 der Pressnitztalbahn GmbH von der renommierten Designerin Gudrun Geiblinger komplett umgestalten. Früher in Blau, zeigt das auffällige neue Farbkleid nun Motive aus der Firmenhistorie der vergangenen 125 Jahre – vom legendären Überseedampfer „Kronprinzessin Cecilie" bis zum supermodernen ICE-Zug.

- **Verschiedene Bedruckung mit markanten Motiven aus der Firmengeschichte auf allen Seiten**
- **Aufwendiger Vierfarbdruck mit 40 Arbeitsgängen**
- **Beidseitige Kurzkupplungskulisse**

Seit ihrem Rollout Ende März ist die Jubiläumslok auf Deutschlands Strecken das ganze Jahr unterwegs. Mit etwas Glück können Sie sie sogar im Einsatz bewundern. Die aktuellen Umlaufpläne hierzu stellen wir regelmäßig für Sie auf unserer Homepage bereit.
Noch besser – Sie holen sich das schmucke Stück in klein auf Ihre Anlage – als Sonderserie in Spur H0 oder N.

481205 (H0)	im Fachhandel ab August	**UVP € 219,–**
781205 (N)	im Fachhandel ab KW 50	**UVP € 179,–**



Das Original beim Rollout in Stendal

Die Ammerseebahn ist nicht nur etwas für Nebenbahnfeinschmecker, auch Bade- und Biergartenliebhaber kommen mit ihr seit langem auf ihre Kosten.

Pack die Badehose ein



Foto: Ammersee-Schifffahrt

Die „Diessen" – Stolz der Ammerseeflotte: Der Schaufelraddampfer wurde 1908 von Maffei gebaut und 2006 aufwendig restauriert.



Foto: Slg. Hehl

Der idyllische Bahnhof von Utting in den 1930er-Jahren.

Auf der weiten Wasserfläche zieht ein nostalgischer Schaufelraddampfer dahin. Am Ufer grasen auf saftigen Wiesen Kühe. Die Zwiebeltürme der barocken Dorfkirchen ragen in den weiß-blauen Himmel. Und ganz in der Ferne thronen über dieser beinahe makellosen Landschaft die schneebedeckten Gipfel der bayerischen Alpen. Nicht umsonst ist das Land rund um den Ammersee in Oberbayern eine der beliebtesten Ferienregionen Deutschlands.

Schon im 19. Jahrhundert erfreute sich die Sommerfrische am Ammersee steigender Beliebtheit. Künstler, Schriftsteller und Schauspieler schätzten die Ruhe und die ländliche Idylle des Sees. Die Bewohner Münchens und Augsburgs drängten zu Sonne, Licht und Luft. Mit dem berühmten Kloster Andechs oder dem Marienmünster in Dießen gab es rund um den See Anziehungspunkte für Ausflügler und Urlauber.

Um das Jahr 1870 wurde der Ruf nach einer Eisenbahn von Augsburg zum Westufer des Ammersees laut. Gaststätten, Biergärten und Herbergen versprachen sich ein lohnendes Geschäft mit den zahlreichen Arbeitern, die in den Fabriken und Manufakturen der Fuggerstadt beschäftigt waren.

Erholung mit der Eisenbahn

1873 wurde die erste „Denkschrift" zum Bau einer Eisenbahn verfasst und an König Ludwig II. adressiert – ohne Erfolg. 1882 unternahmen Augsburger Kaufleute einen erneuten Vorstoß und planten eine Bahn über Mering, Geltendorf und Dießen nach Weilheim. Doch dagegen formierte sich in Landsberg am Lech geballter Widerstand:



Fotos (2): Hehl

In St. Ottilien wurde unlängst das ursprüngliche Bahnhofsgebäude von 1898, eine Wellblechbude, restauriert und wieder aufgestellt.



Denn die geplante Eisenbahn sollte die mittelalterliche Stadt „rechts liegen“ lassen und stattdessen in knapp 20 Kilometern Entfernung nach Weilheim führen. Das stolze Landsberg, das jahrhundertelang am Verkehr auf der Salzstraße von Reichenhall über München in Richtung Bodensee fürstlich verdient hatte, war schon beim Bau der Eisenbahn München – Buchloe – Memmingen mit einer Stichbahn abgespeist worden, die in Kaufering von der Hauptbahn abzweigte. Jetzt sollte auch die Ammerseebahn für Landsberg verloren gehen. Zornig wetterte der Landsberger Bürgermeister 1884: „Wenn die Augsburger eine Vergnügungsbahn an den Ammersee wollen, dann sollen sie selbst eine bauen!“

Und so geschah es: 1886 wurde die Baugenehmigung erteilt. Zehn Jahre später begannen die Arbeiten. Schon am 30. Juni 1898 wurden die Teilstrecken Mering – Schondorf und Dießen – Weilheim in Betrieb genommen. Die Lücke

Die Ammerseebahn – Zahlen, Daten, Fakten

Strecke: Mering – Geltendorf – Dießen am Ammersee – Weilheim i. OB.
Eröffnung: Mering – Geltendorf – Schondorf 30. Juni 1898
Weilheim – Dießen 30. Juni 1898
Dießen – Schondorf 24. Dezember 1898
Länge: Mering – Weilheim 54,6 Kilometer
Elektrifizierung: Mering – Geltendorf 28. Mai 1972
Bahnhöfe und Haltepunkte (Stand 1941): Mering, Merching, Schmiechen, Egling, Wabern (inzwischen aufgelöst), Walleshausen, Kaltenberg (inzwischen aufgelöst), Geltendorf, St. Ottilien, Greifenberg (inzwischen aufgelöst), Theresienbad (inzwischen aufgelöst), Schondorf, Utting, Riederau, Dießen, Raisting, Wielenbach (inzwischen aufgelöst), Weilheim/Oberbayern.



Von Augsburg aus fahren die Züge über Mering und Geltendorf direkt in die Erholungsregion rund um den Ammersee. Vor der Kulisse des berühmten Klosters St. Ottilien rollt im Sommer 1997 218 225 mit ihrem Reisezug Augsburg – Weilheim in Richtung Dießen am Ammersee.



Foto: Ritz

218 449 zieht D 2783 nach Mittenwald am 6. Oktober 1984 kurz vor Dießen. Im stromlosen Abschnitt der Ammerseebahn wurde den E-Loks meist eine Diesellok vorgespannt.



Foto: Ritz

Ein zehnteiliger VT 601 als Dt 13885 nach Seefeld in Tirol am 22. März 1987 kurz vor Schondorf.

zwischen Schondorf und Dießen wurde anfangs durch die Ammerseeflotte überbrückt. Am 23./24. Dezember 1898 konnte endlich auch der 11,75 Kilometer lange Restabschnitt in Betrieb genommen werden.

Die eingleisige Strecke zweigte in Mering von der Hauptbahn Augsburg – München ab und führte durch das obere Paartal nach Geltendorf, wo die Hauptbahn München – Buchloe – Memmingen gekreuzt wurde. Von Geltendorf aus schlug die Trasse den Weg in Richtung St. Ottilien ein. Die dortigen Missionsbenediktiner waren erpicht auf einen Bahnanschluss und stellten im Schatten der Klosteranlage kostenlos den Grund für die Strecke samt einer Haltestelle mit Ladegleis zur Verfügung.

Über Greifenberg und Schondorf erreichte die Trasse das Westufer des Ammersees. Da die Uferbebauung damals noch spärlich war, konnte das Gleis nur wenige Meter vom Ufer entfernt über Riederau nach Dießen verlegt werden. Südlich von Dießen querte die Trasse das Feuchtgebiet des Ammermooses und traf schließlich auf die bereits vorhandene Bahnlinie München – Weilheim. Die berühmte Karwendelbahn stellte später den Anschluss über Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald nach Innsbruck in Tirol her.

Wirtschaftlich erfolgreich

Der offizielle Eröffnungszug dampfte am 23. Dezember 1898 mit 320 geladenen Ehrengästen über die Ammerseebahn. Tatsächlich erfüllte die Bahn die hohen Erwartungen, die sie weckte: Im ersten Betriebsjahr, 1899, wurde ein Überschuss von 120554 Mark erwirtschaftet. Dabei wurden 238512 Personen und 207487 Tonnen Güter befördert.



In den 50er-Jahren rangiert 50 1201 im Bahnhof Dießen. Inzwischen ist das Gleisbild bis auf zwei Gleise radikal zurückgebaut worden.



Fotos (3): Slg. Hehl

15. Juli 1951: Eben ist ein Badezug aus Augsburg in Utting angekommen. Die Fahrgäste streben ins Strandbad und zum Dampfersteg.

Die Badezüge kehren zurück

Unter dem Motto „Mit Dampflok und Dampfer“ bringt der Bahnpark Augsburg die traditionsreichen „Badezüge“ wieder auf die Ammerseebahn zurück. Jahrzehntelang fuhren die Augsburger mit diesen Zügen Wochenende für Wochenende aus der Großstadt in die Sommerfrische an den Ammersee. Nun soll auf der Ammerseebahn eine touristische Museumsbahn etabliert werden, die an Sonntagen zur Haupturlaubszeit zwischen dem Bahnpark Augsburg und Utting am Ammersee verkehrt. In Utting besteht Anschluss zu den Dampfern der Ammersee-Schifffahrt. Zudem locken zahlreiche Freizeitangebote vom Jazz-Konzert im Biergarten über Wandermöglichkeiten bis hin zum Klettern im Hochseilgarten. Umgekehrt reisen die Fahrgäste aus der Ammersee-Region in die Fuggerstadt Augsburg mit ihren zahlreichen Sehenswürdigkeiten oder direkt in den Bahnpark, wo jeweils die so genannten Dampftage stattfinden. Für das Jahr 2012 sind drei Fahrttermine vorgesehen: Sonntag, 29. Juli, Samstag, 4. August und Sonntag, 12. August. Zum Einsatz kommt 2012 der historische „Spantenwagenzug“ der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG). Gezogen wird die Garnitur von den Dampflokomotiven 38 1301 (ebenfalls ÖGEG) oder 41 018 (Dampflok-Gesellschaft München). Fahrkarten kosten 29,90 Euro für Erwachsene und zehn Euro für Kinder. Weitere Infos unter: www.bahnpark-augsburg.eu.


Foto: Hehl

Zugpferd auf der Ammersee-Dampfbahn ist 38 1301, die als Lokomotive der preußischen Gattung P 8 gut in die Landschaft passt.



Die Badezüge wurden über viele Jahre von P 8 bespannt wie auf dem Foto aus den 60er-Jahren zwischen Dießen und Raisting.

1903 wurde auch die Lokalbahn von München nach Herrsching am Ostufer des Ammersees eröffnet. Der See war damit sowohl für die Münchner als auch für die Augsburger per Eisenbahn zu erreichen. Die Fahrgastzahlen stiegen. Bald nahm die Ammersee-Schifffahrt größere Dampfer in Betrieb. Im Jahr 1908 galt die Ammerseebahn als wirtschaftlichste bayerische Lokalbahn.

Ab dem Winterfahrplan 1912/13 verkehrten die ersten Eilzüge mit bis zu 65 km/h. Aus der Lokal- wurde eine Hauptbahn. Bald wurden die Stationen erweitert und ausgebaut. Gemauerte Gebäude im so genannten Heimatstil ersetzten die einfacheren Vorgängerbauten in St. Ottilien, Schondorf, Utting, Riederau und Dießen. Meist zierten Bemalungen mit Heimatmotiven und Sonnenuhren die Fassaden. Diese Gebäude blieben bis heute nahezu unverändert erhalten und stehen inzwischen unter Denkmalschutz.

Eine Fahrt mit dem Personenzug von Augsburg nach Dießen dauerte 1914 zwei Stunden und sechs Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von rund 27 km/h entsprach. In der dritten Wagenklasse kostete dieses Vergnügen stattliche 1,76 Mark. Zum Vergleich: Heute legen die modernen Dieseltriebwagen der Bayerischen Regiobahn die Strecke in einer Stunde und einer Minute zurück und erreichen eine Reisegeschwindigkeit von über 55 km/h.

Auch im Güterverkehr stieg die Bedeutung der Ammerseebahn stetig. Vor allem der „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 sorgte für zusätzlichen Verkehr, da die Ammerseebahn nun auch als Umfahrung Münchens zur Anbindung von Innsbruck diente. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Ammerseebahn trotz ihrer nicht unerheblichen strategischen Bedeutung relativ glimpflich.

Vom Hamster- zum Badezug

Nachdem sich der Pulverdampf des Krieges verzogen hatte, fuhren die Augsburger aus der schwer zerstörten Stadt zum Hamstern vor allem in die Dörfer im oberen Paartal. Es dauerte aber nicht lange, dann kam auch der Ausflugsverkehr wieder in Gang: Geradezu legendär wurden die vollbesetzten „Badezüge“ der 50er- und 60er-Jahre, die vor allem mit Dampfloks der Baureihen 50 und 64 sowie mit Länderbahn-Loks wie den preußischen P8 und den bayerischen S3/6 von Augsburg an den Ammersee rollten. In Utting, Riederau und Dießen liegen die Strandbäder und die Dampferstege nur wenige Meter entfernt von den Bahnhöfen. Sonntag für Sonntag strömten die Menschen aus der Großstadt in die „Badewanne der Augsburger“.

Heute hat die Bahn ihre Bedeutung im Güterverkehr im Abschnitt Geltendorf – Weilheim vollkommen verloren. Der 21 Kilometer lange Abschnitt Mering – Geltendorf hingegen wurde im Zuge des Baus der Münchner S-Bahn zu den Olympischen Spielen 1972 elektrifiziert und dient noch fallweise als Entlastung oder Umfahrung der Magistrale München – Augsburg.

Trotz der Konkurrenz durch den modernen Individualverkehr steht die Ammerseebahn aber nach wie vor als Ausflugsbahn der Augsburger hoch im Kurs. Im Jahr 2008 löste die Bayerische Regiobahn BRB nach einer gewonnenen Ausschreibung DB Regio auf der Ammerseebahn ab. Seither fahren moderne Dieseltriebwagen vom Typ LINT zwischen Augsburg, Weilheim und Schongau. *Markus Hehl/al*

Gruss aus Strehla

80 Jahre lang war die sächsische Kleinstadt Endpunkt der Strecke von Oschatz. Sie machte nie Gewinn, eine Umladung vom und zum Binnenschiff aber gab es in Sachsen nur auf dieser Schmalspurbahn.



Foto: Slg. Wunderwald

Das Bahnhofs- und Zugpersonal posiert an einem sonnigen Morgen zu Beginn des 20. Jahrhunderts vor einem kurzen Zug und einer I K mit Schneeräumer. Was heute romantisch erscheint, war für viele eine beschwerliche Zeit. Die Bahn war ein erheblicher Fortschritt.

Foto: Slg. Schlegel

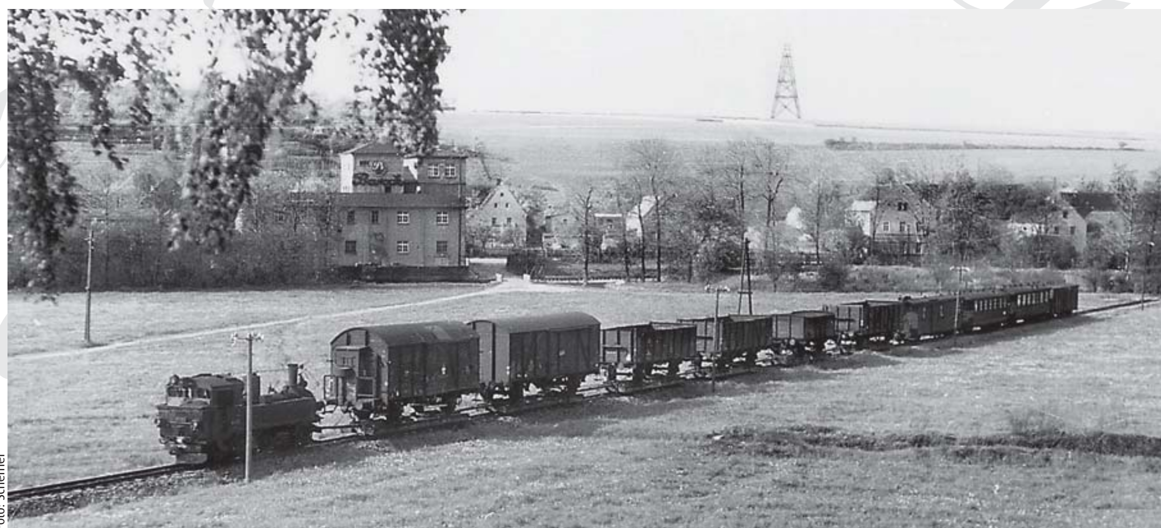
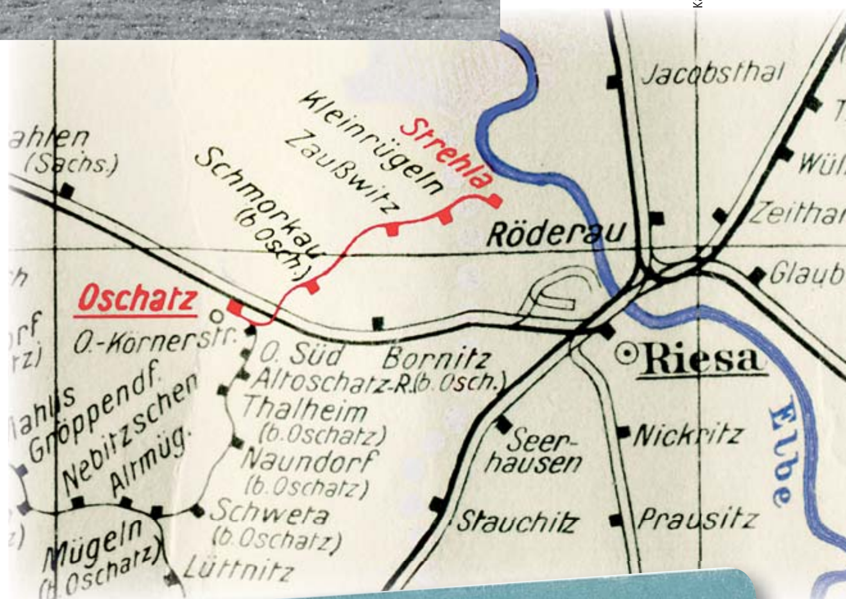


Foto: Scheffler

Noch in den 1960er-Jahren waren derart lange Züge Alltag zwischen Oschatz und Strehla. 99 555, Strehlaer Stammlok von 1956 bis 1967, schleppt den GmP 11438 gen Westen.

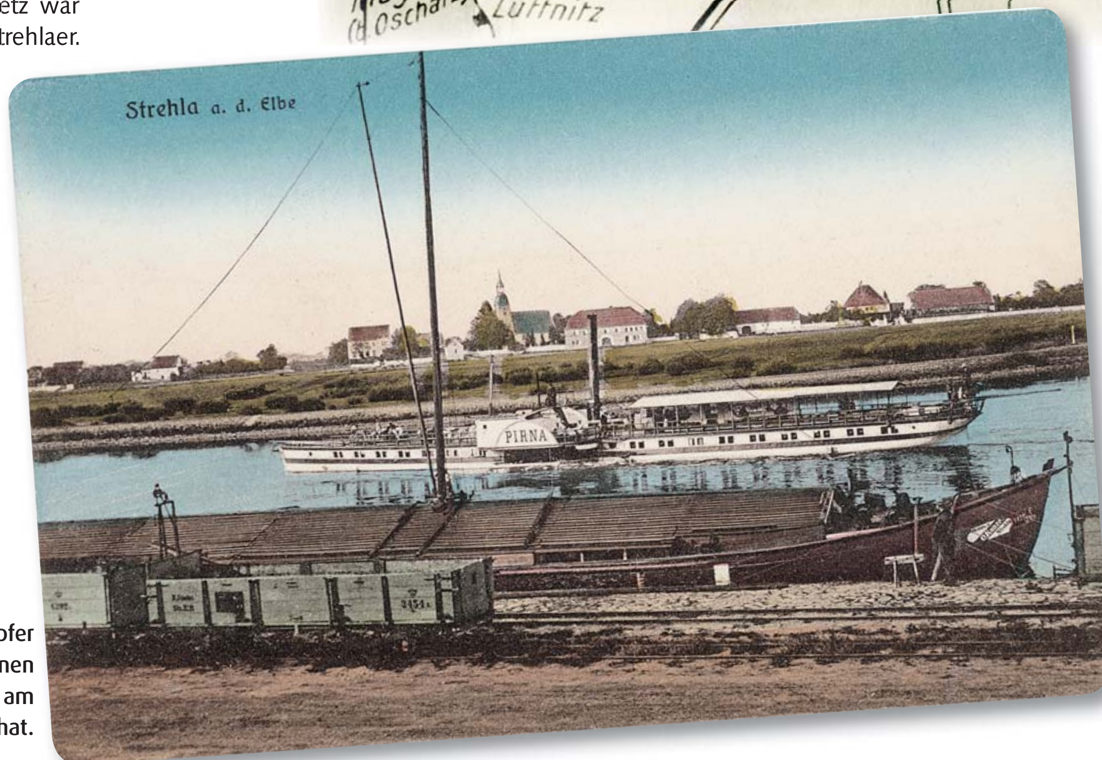
Der kleine nordsächsische Ort Strehla an der Elbe hätte es weit bringen können, hätte sich die Stadt nicht der dort geplanten Flussquerung der Bahnverbindung Leipzig – Dresden (LDE) verweigert. Das damals noch kleinere Riesa hingegen, nunmehr als Alternative auserkoren, gewann nach Fertigstellung der LDE im Jahr 1839 innerhalb nur eines Jahrzehnts sprunghaft an Bedeutung und wurde zu einer der wichtigsten sächsischen Industrie- und Handelsorte und Verkehrsknoten. An Strehla hingegen dachte bald kaum noch jemand.

Die Einsicht schmerzte: Zugang zum schnell wachsenden Eisenbahnnetz war nun ein dringlicher Wunsch der Strehlaer. Als sich 1885 nach Eröffnung der Schmalspurbahn Oschatz – Mügeln die Gelegenheit bot, zumindest auf 750-Millimeter-Gleisen bald auch bis nach Strehla zu reisen, war bereits abzusehen, dass die Strecke wohl zeitlebens defizitärer als alle anderen sächsischen Schmalspurbahnen bleiben würde. Dennoch gab die Sächsische Staatseisenbahn in der damaligen Postkutschenzeit einer Erschließung der Fläche Vorrang. In den letzten Tagen des Jahres 1891 fuhren die ersten Züge über die neue Erweiterung des Mügelner Netzes.



Karte: Archiv MEB

Nur zwölf Kilometer lang war die Schmalspurbahn. Die Karte veranschaulicht die vergleichsweise große Bedeutung des benachbarten Riesa als Verkehrsknoten.



Etwa 1910 passiert der Raddampfer „Pirna“ von 1861 stromabwärts einen Lastenkahn, der zur Kohleverladung am Strehlaer Elbkai festgemacht hat.

Foto: Slg. W. Wagner



Die IV K war erst vor acht Jahren rekonstruiert worden, aber vieles entsprach noch der Anfangszeit. Das Foto zeigt das Verbinden der Heberlein-Seilzugbremse im Juli 1971.

Während der Personenverkehr immer unauffällig blieb, entwickelte sich der Bahnhof Strehla zu einem betrieblich interessanten Güterumschlagplatz. Neben einigen Anschlüssen war die Gleisanlage am Elbkai von besonderer Bedeutung. Sie war noch im ersten Betriebsjahr fertiggestellt worden und diente der Umladung auf Binnenschiffe und umgekehrt. Mit der vom 20. April 1892 bis Mitte 1954 betriebenen Umschlagstelle verfügte Strehla über den einzigen Zugang einer sächsischen Schmalspurbahn zur Binnenschifffahrt.

Das Streckengleis überquerte aus dem Bahnhof kommend den unbeschrankten Bahnübergang Riesaer Straße, der heutigen B 182, und verlief im Rechtsbogen weiter im Gefälle von 1:40. Am Elbkai befand sich neben dem Ladegleis eine Ausweichstelle zum Abstellen von Wagen. Das Streckenende bei km 12,040 lag mit einer Höhe von 90,72 Metern über NN etwa sechs Meter tiefer als das Bahnhofsgelände. Die Ladestelle war damit der am tiefsten gelegene Punkt aller sächsischen Schmalspurbahnen!

Der Umschlag an der Elbe war schon in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg bedeutend. Eine Aufstellung aus dem Jahre 1903 zeigt die mit der Bahn weitergeleiteten Gütermengen: So empfing Kohlenhändler Otto Kunze 6825 Tonnen Braunkohle, die chemische Fabrik Tenner & Co erhielt 331 Tonnen Dünger und die Getreidehandlung Kirsten & Seurig 20 Tonnen Mais. Letztgenannter Firma wurden im Ortsverkehr 451 Tonnen Getreide vom Kai zu ihrem Anschlussgleis zugeführt.

Am Elbkai selbst existierte eine Vielzahl an Lagerplätzen verschiedener Firmen. Auch moderne Umschlagtechnologien wurden frühzeitig genutzt. Der größte Teil des Stammholzes für ein Dampfsägewerk wurde bis zu dessen Stilllegung um 1952 über eine Slipanlage direkt ins Werk befördert. Einen Teil des Stammholzes erhielt man auf Flößen. Ein anderer Teil kam per Bahn und wurde oft auf vierachsigen, aufgeschemelten Regelspur-Rungenwagen vom Bahnhof Oschatz aus angeliefert. Derartige Sendungen durften nur in Güterzügen vor dem Begleitwagen eingestellt werden.

Eine besondere Umladestation entstand in den Jahren 1915/16: Die „Chemischen Werke Strehla G.m.b.H." errichteten eine Entladestation für Schwefelsäure. Die Rohrleitung diente dem schnellen Transport der Säure ins Werk nach deren Entladung vom Tankschiff. Gleichzeitig wurde eine Abfüllstelle für die Bahnentladung von Kesselwagen mit Schwefelsäure errichtet. Spätestens mit dem Konkurs der Firma im Jahr 1929 war die Anlieferung der Schwefelsäure per Tankschiff ebenso wie die Anlieferung per Eisenbahn Geschichte.



Eine beschauliche Szene vom Juli 1971. Die IV K nimmt Wasser vom Hydranten, denn einen Wasserkran gab es nicht mehr.

Fotos (2): D. Bätzold, Slg. R. Bätzold



Foto: Slg. Schlegel

Diese hochwertige Aufnahme um 1914 zeigt neben einigen am Elbkai Beschäftigten sowie den Dampfern „Dresden" III und „Karlsbad" im Hintergrund auch den Markt von Lorenzkirch.

Der Umschlag von Schütt- und Stückgut erfolgte wohl bis zuletzt von Hand durch so genannte Schauerleute. Sie waren Umladearbeiter, die per Schaufel und Schubkarren den Umschlag der Massengüter zwischen den beiden Transportmitteln besorgten. Das Balancieren mit den beladenen Schubkarren über die schmalen Bohlen vom Schiff an Land und umgekehrt erforderte ganz besonderes Geschick und war eine körperlich sehr schwere Arbeit. Ein besonderes Umschlaggut war das Kaolin, das in den Gruben um Kroptewitz und Kemmlitz gewonnen und ab 1928 per Schmalspurbahn über Oschatz an die Elbe geliefert wurde. Von 1950 an steigerte sich der Umschlag gegenüber der Vorkriegszeit erheblich. So wurden 1952 insgesamt 4900 Tonnen und 1953 immerhin 7400 Tonnen Kaolin von der Bahn in die Schiffe umgeladen. Man plante sogar den Ausbau des Elbumschlagplatzes. Doch im Sommer 1954 wurde das gelagerte Kaolin durch die Elbe fortgespült. In Regelspurwagen fuhr man es daher in der Folge direkt von Oschatz ab. Der Strehlaer Elbkai verlor mit dem Verlust des Kaolinumschlags seine Bedeutung und noch im gleichen Jahr ist der Umschlag am Elbkai ganz eingestellt worden.

Ebenso plötzlich hat die DR zum 1. Februar 1972 die Strecke stillgelegt. Nur fünf Tage zuvor wurde damals verkündet, dass die letzten Züge am 31. Januar führen. Die Aufgabe oblag 99 1569-5. Beim vollständigen Abbau bis Mai 1972 halfen Sträflinge und die langjährige Stammlok 99 1555-4, die sich heute in Zittau großer Beliebtheit erfreut. *Peter Wunderwald, Olaf Haensch*

GmP 69938 hält kurz am Haltpunkt Zaußwitz. Nur ein Fahrgast ist am 30. Januar 1972, kurz vor dem Ende, ausgestiegen.



Foto: Krause

Üblich waren von Anfang an drei oder vier Zugpaare am Tag. Das war 1968 nicht anders.

324 Oschatz–Strehla *(Schmalspurbahn)* — Alle Züge 2. Klasse

	11433		11435		11437		11439		km	Zug Nr — Rbd Dresden — Zug Nr		11432	11434		11438
...	7.20	...	† 11.00	...	X 13.08	...	16.59	...	0,0	ab Oschatz ✕ 320, 325 ....an	...	6.35	10.30	...	16.22
...	7.41	...	11.20	...	13.28	...	17.19	...	3,2	Schmorkau (b Oschatz) (u)	...	6.15	10.11	...	16.02
...	8.11	...	11.51	...	13.59	...	17.50	...	8,2	Zaußwitz	...	5.44	9.40	...	15.28
...	8.23	...	12.03	...	14.11	...	18.02	...	10,0	Kleinrügeln X (u)	...	5.32	9.28	...	15.16
...	8.31	...	† 12.11	...	X 14.19	...	18.10	...	11,3	an Strehla ....ab	...	5.24	9.20	...	15.07

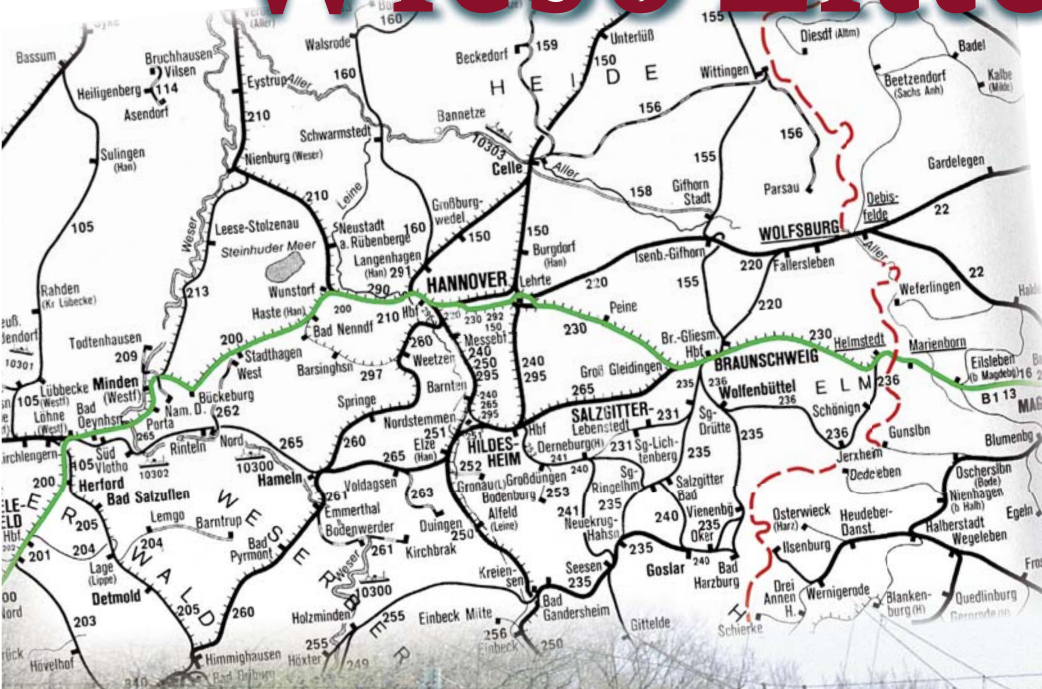


Foto: Kluge

Tristesse Anfang April 1971: Die Gleise des Bahnhofs Strehla enden an der Riesaer Straße. Die Elbkai-Anlagen sind nur noch zu erahnen.

Der D 347 verband in den 1980er-Jahren Köln mit Berlin. Aus Anlass einer Modellvorstellung für H0 haben wir Informationen gesammelt. Äußerlich ein normaler D-Zug, gehörte er doch einer besonderen Gattung an.

Wieso Zitteraal?





Am 1. Mai 1986 beförderte 112 500 den Gegenzug D 346 bei Hämelerwald in Richtung Köln. Der eingereihte „Kakadu"-Halbspeisewagen ARmh 216 gibt dem Ganzen die Würze.

Foto: Andreas Schmidt

Diese Frage drängt sich auf, wenn man unsere Bilder eines normalen D-Zuges betrachtet. Wir werden sie in diesem Beitrag noch beantworten. Vorab soll noch die Frage nach der Zugnummer geklärt werden. In unserer Vorschau im letzten Heft haben wir eine Geschichte zum D 374 angekündigt. Zu dieser Zugnummer passt der „Vindobona", aber nicht unser Zuglauf.

Gemeint war der D 347. Dieser D-Zug gehörte zu den Interzonenzügen, so wurden im Westen alle Verbindungen in die damalige DDR bezeichnet. Dort unter-

Die Interzonenzüge zwischen Köln und Berlin mussten den längeren Weg über Braunschweig und Magdeburg nehmen, ganz anders als vor dem Krieg.

schied man die Züge, die Unterwegshalte und Ziele in Bahnhöfen der DDR bedienten, und jene, die nach dem Grenzbahnhof ohne Verkehrshalt bis nach Berlin durchliefen.

Auf dem Zuglaufschild stand aber „Berlin Stadtbahn“. Als jugendlicher Eisenbahnfreund war ich ratlos. Den Bahnhof fand ich weder im Kursbuch noch in den zugehörigen Karten. Ich habe als Münchener die Schnellzüge D 300/301 und D 302/303 erlebt, irgendwie waren diese Züge mit rätselhaftem Ziel für mich etwas Besonderes.

Mit „Berlin Stadtbahn“ waren natürlich die an der Stadtbahn gelegenen Berliner Bahnhöfe gemeint: Berlin-Spandau, Zoologischer Garten und schließlich Friedrich-

Zugziel: Berlin Stadtbahn

straße. Irgendwann hatte ich das dann gelernt. Spannend blieben diese Züge trotzdem. Nicht nur für mich, sondern für viele Eisenbahnfreunde, sowohl im Westen als auch im Osten. Vor allem die lange Zeit noch übliche Bespannung mit DR-Dampfloks auf den Streckenabschnitten westlich der Zonengrenze zog die Fans an. Auf mich als zu spät Geborenen machten dann die russischen Dieselloks gehörigen Eindruck. Ich kann mich an meine erste Begegnung im Bw Lübeck gut erinnern, und an einen gewissen Schauder, der mich befiel.

Doch nun zum D 347, dem wir unsere Geschichte widmen wollten. Anlass waren die neuen H0-Modelle von L.S.Models, mit denen dieser Zug nachzubilden ist, und die wir auf Seite 65 vorstellen. Wie bekommt man Informationen zu diesem Zug? Zunächst ist der Zeitraum einzugrenzen, in diesem Fall geht es um die frühen 80er-Jahre. Hat man ein Kursbuch von damals zur Hand, wird die Sache schon leichter. 1982 gab es zwei Interzonen-Zugpaare Berlin – Köln: D 346/347 und D 348/349 über Helmstedt/Marienborn, beide am besten zu finden im Teil „Fernverbindungen mit Berlin“. Diese waren separat zusammengefasst vor den „Fernverbindungen in die DDR“. Im beiliegenden Kurswagenverzeichnis erfährt man, dass beide Zugpaare Kurswagen nach Bad Harzburg oder Goslar mitführten, die ab/bis Hannover mit Eilzügen befördert wurden. Im zweiten Zugpaar liefen auch Wagen nach Norddeich. So etwas gab es damals noch.

Fleißige Sammler von Eisenbahn-Devotionalien zücken sodann den „Zp AR“. Der Zugbildungsplan A für Schnellzüge ist eine echte Fundgrube. Die allermeisten Fragen zu einem Zuglauf werden dort beantwortet. Wagenzahl, -gattung und die Reihung sind auf den ersten Blick ersichtlich. Erschließt man sich auch die weiteren Angaben und versteht den Sinn der Abkürzungen und Symbole, dann hat man den Zug schon förmlich vor Augen. Oder man kann nachvollziehen, ob ein vorliegendes Foto tatsächlich den gesuchten Zug zeigt.

Der D 347 bestand wie sein Gegenzug aus 10 bis 13 Wagen. Weitere Details erklären wir auf der nächsten Seite.

Köln – Berlin, diese Strecke war nicht irgendeine Schnellzugverbindung, sondern eine von echtem Rang. Das verleitet, etwas in der Geschichte zurückzublicken:

1844 war die erste Eisenbahnfahrt zwischen Hannover und Berlin möglich geworden. Frühmorgens um fünf Uhr musste man losfahren, viermal umsteigen, und gelangte um Viertel nach sechs abends in Berlin an. Die Strecke führte etwas umwegig über Oschersleben, heute wächst auf der stillgelegten Strecke das Gras. Zwei Jahre später hatten die Schienen aus Han-

Seit 1848 durchgehend: Köln – Berlin

nover Köln erreicht, genauer gesagt Deutz. Nach Fertigstellung der Magdeburger Elbbrücke waren 1848 erstmals durchgehende Züge Köln – Berlin möglich.

Drei Jahre später verkehrte der erste Schnellzug Deutschlands auf eben dieser Strecke. Für die 640 Kilometer benötigte man 16 Stunden. Schon schneller ging es 1871 voran, als die direkte und 60 Kilometer kürzere Verbindung von Berlin über Stendal nach Lehrte eröffnet wurde. Heute verläuft hier die Schnellfahrstrecke, weil man schon damals vor allem geradlinig trassierte. Die von unserem D 347 befah-


Foto: Dirk Maraschek

D 347 nach „Berlin Stadtbahn“ hat am 31. Oktober 1988 mit 110 372 um 10.39 h Köln verlassen und wird erst um 19.20 h den Endbahnhof erreichen.



Foto: Marcus Grahnert

Jeder Reisende im D 347 bekam ihn verpasst, den Stempel aus Helmstedt.



Foto: Dietrich Bothe

110 225 und 110 321, beide bezüglich der Lüfter ziemliche Sonderlinge, befördern am 12. Februar 1981 den D 346 durch Hannover Hbf.

13 Köln und Aachen – Helmstedt – Berlin

Gesamtfernverkehr Köln und Aachen–Hannover–Braunschweig siehe 40

km	km	km				D 453	IC 133	IC 547	E 2843	E 3455	D 347	E 3065	IC 535
			Aachen Hbf	440	ab	…	…	8.49	…	…	…	…	…
			Köln Hbf		an	…	…	9.49	…	…	…	…	…
			Bonn Hbf	600	ab	…	9.37	9.31	…	…	9.21/9.37	…	10.37
			Köln Hbf		an	…	9.57	9.51	…	…	9.42/9.57	…	10.57
0	0	0	**Köln** Hbf 300, 400	8	ab	…	10.00	10.03	…	…	10.08	…	11.00
			Aachen Hbf G1.G2.H1	450 4	ab	9.53		NIEDERSACHSEN	…	…		10.43	
			Mönchengladbach Hbf	465 3	ab	10.12			…	…		11.03	
			Krefeld Hbf	471 3	ab				…	…	10.30		11.25
			Neuss		an		10.25		…	…	10.41		11.27
					ab		10.27		…	…	10.44		11.39
40	40		Düsseldorf Hbf		ab				…	…	10.57	11.21	
					an	10.25	10.39		…	…	11.00	3007	11.41
64	64		Duisburg Hbf		ab	✕ 5133	10.41		…	…	11.12		11.52
				2	ab	✝ 3019	10.52		…	…	11.14	…	11.54
72			Mülheim (Ruhr) Hbf		an	…	10.54		…	…	11.26	…	12.05
83			Essen Hbf	300 6	ab	…	11.05		…	…		11.24	SCHWABENPFEIL
98			Bochum Hbf	4	ab	10.30	MERKUR		…	…		11.35	
	71		Oberhausen Hbf			10.41			…	…		11.43	
	83		Essen-Altenessen	3		10.48			…	…		11.48	
	89		Gelsenkirchen Hbf	3		10.53			…	…		11.52	
	94		Wanne-Eickel Hbf	3	ab	10.57			…	…			
	98		Herne	3	ab				10.33	…			
		28	Solingen-Ohligs	3				10.33	10.49	…			
		46	Wuppertal-Elberfeld	3					10.54	…			
		52	Wuppertal-Oberbarmen	400	an			10.50	11.08	…			
					ab			10.52	11.15	…			
		72	Hagen Hbf	3				©	11.25	…			
									an 11.34	✕11.40			
		86	Schwerte (Ruhr)	3	ab						11.40	12.11	12.18
		102	Unna		an	11.15	11.18	11.13	…		11.43	…	…
117	119		Dortmund Hbf	300 6	ab	…	…	11.24	von Hoek v Holland (H 6)	✕11.53	12.00	…	…
					an	…	…			…	12.03	…	…
149	151	121	Hamm (Westf)		ab	…	…			…	12.29	…	…
199	201	171	Gütersloh Hbf	200 4		…	…	12.06		…	12.44	…	…
216	218	188	Bielefeld Hbf	4		…	…			…	12.55	…	…
230	232	202	Herford	4	an	…	…			…		…	…
240	242	212	Löhne (Westf)										

					Zug				D 345 (9)	3623 (7)			
									✕				
			Osnabrück Hbf	270	ab	…	…	…	11.29	✕12.02	…	…	…
			Löhne (Westf)		an	…	…	…	11.57	✕12.46	…	…	…
240	242	212	Löhne (Westf)	4	ab	…	…		11.59	12.53	13.07	◀NEU	…
246	248	218	Bad Oeynhausen	200 4		…	…		12.06	12.59	13.18		…
261	263	233	Minden (Westf)			…	…		12.18	an	13.53	…	…
326	328	298	Hannover Hbf		an	…	…	12.58	12.53	…		…	…
			Bremen Hbf	210	ab	…	…	…	11.36/12.08	…	13.08	…	…
			Hannover Hbf		an	…	…	…	12.47/13.05	…	14.05	…	…
			Hamburg Hbf	150	ab	…	…	…	10.45/11.45	…	12.45	…	…
			Hannover Hbf		an	…	…	…	12.05/13.07	…	14.07	…	…
326	328	298	Hannover Hbf		ab	…	…	…	13.13	…	14.15 ←	…	…
387	389	359	Braunschweig Hbf	230	an	…	…	…	14.08	…	15.05	…	…
				3	ab	…	…	…	14.29	…	15.27	…	…
423	425	395	Helmstedt		an	…	…	…	14.40	…	15.44	…	…
					ab	…	…	…	14.49	…	15.54	…	…
432	434	404	Marienborn		an	…	…	…	14.54	…	16.00	…	…
595	597	567	**Berlin-Wannsee**		an	…	…	…	16.59	…	18.10	…	…
610	612	582	**Berlin** Zool Garten		an	…	…	…	17.14	…	18.25	…	…
615	617	587	**Berlin** Friedrichstr		an	…	…	…	17.38	…	18.47	…	…

◆ = Platzreservierung für Einzelreisende besonders empfohlen, für Reisegruppen Angebotseinschränkungen

© = ① bis ⑤, nicht 31. V.

® = Düsseldorf—Hannover ① und ⑤, auch 1. VI., nicht 31. V., Hannover—Berlin täglich

Mit Gepäck- und Fahrradbeförderung:
1) = nur Fahrradbeförderung
5) = an ✕ außer nach ✝
7) = an ⑥ und ✝ nur Fahrradbeförderung
8) = an ✕ nach ✝ nur Fahrradbeförderung
9) = Bad Bentheim—Hannover
11) = nur Fahrradbeförderung an ✕

Ausschnitte (3): MEB-Archiv

D 346 ✂ R2
Berlin Stadtbahn–Helmstedt–Braunschweig–Hannover–Bielefeld–Hamm (Westf)–Dortmund (E 346)–Essen–Düsseldorf–Neuss–**Köln**
1. 2. Bad Harzburg (E 3136)–Hannover (D 346)–Köln

D 347 ✂
Köln–Neuss–Düsseldorf–Essen–Dortmund–Hamm (Westf)–Bielefeld–Hannover–Braunschweig–Helmstedt–**Berlin** Stadtbahn
1. 2. Köln–Hannover (E 3137)–Bad Harzburg

D 348 ✂
Berlin Stadtbahn–Helmstedt–Braunschweig–Hannover–Bielefeld–Dortmund (E 348)–Essen–Düsseldorf–**Köln**
1. 2. Berlin Stadtbahn–Braunschweig (E 3112)–Norddeich
1. 2. Bad Harzburg (D 3106)–Hannover (D 348)–Köln

D 349 ✂
Köln–Düsseldorf–Essen–Dortmund–Hamm (Westf)–Bielefeld–Hannover–Braunschweig–Helmstedt–**Berlin** Stadtbahn
1. 2. Köln–Hannover (E 3149)–Goslar
1. 2. Norddeich (E 3155)–Hannover (D 349)–Berlin Stadtbahn

Ausschnitte aus dem Kursbuch Sommer 1982 und dem zugehörigen Kurswagenverzeichnis geben die ersten sachdienlichen Hinweise.

III. Reihungsplan

1 Verkehrstage und Hinweise	2 Zahl, Gattung und Reihung der Wagen	3 Ordnungs-Nr.	4 Wagenlauf	5 Aus Zug	6 In Zug	7 Wagenstellende Bahn Umlauf-Nr.	8 EWP Nr.
D 347 1. 2.	**Köln** (10.08)–Neuss–Düsseldorf–Essen–Dortmund–**Hannover**–Helmstedt (15.20/42) –Marienborn–**Berlin Stadtbahn** (18.52)						
	ϟ •• 146%. 600 t. ab Han 500 t						
	max 15, Neuss 14, Duisb 14						Ⓛ
a)	Bm	252/652	Köln–Berlin	346	346	15 182	1966
	Bm	253	" "	"	"	"	"
	Bm	254	" "	"	"	"	"
1)	BDms	255	" "	"	"	"	"
2)	Bm	256	" "	"	"	"	"
	ABm	257	" "	"	"	"	"
3)	ARmh	258	" "	"	"	"	"
	Am	259	" "	"	"	"	"
	Bm	260	" "	"	"	"	"
	Bm	261	" "	"	"	"	"
	Bm	262	" "	"	"	"	"
	ABm	17	" "	"	"	"	"
	Bm	16	" –Hannover(–Bad Harzb)	-	3137	13 056	
4)	ABm	13+	" " (")	"	"	"	
			Hannover–Braunschweig	3601 / 5720	5744 / 3648 / 5720	13 431	

a) bis 1. XI., 17. XII.—11. I., ab 25. III. sonst Bd (652)

¹) Abt 1 Frau u. Kind
²) Abt 2 u. 10 Zoll, Abt 7—9 ab Brg. Abt 12 Dst
³) A-Abt für DSG
⁴) für Brit. Mil

Abstellbf Berlin Rga
Abstellbf Köln Deutzerfeld

Im Reihungsplan erkennt man: Die maximale Länge von 13 Schnellzugwagen erreicht der D 347 nur bis Hannover. Dort werden zwei Kurswagen abgehängt, dazu gesellt sich allerdings bis Braunschweig ein Wagen für das britische Militär.

Im Wagen 256 sind gleich vier Abteile für Zoll und Dienstpersonal reserviert. Die Zuggarnitur (mit E-Heizung und Lautsprecheranlage) geht vollständig in den Gegenzug über. Abgestellt wurde das Ganze in Berlin Rummelsburg Abstellbahnhof, gut bewacht.

Foto: Wolfgang Klee

Auch wenn der Fotograf damals die Zugnummer nicht notiert hat. 110 295 zieht mit ziemlicher Sicherheit den D 347 nach Berlin. An dritter Stelle läuft der BDms, der Bedarfs-Bm fehlt.

rene Strecke über Helmstedt war schließlich noch ein Jahr später fertig. Sie blieb lange eine Schnellzugstrecke dritten Ranges. Die Rennstrecke über Stendal sorgte derweil für Schlagzeilen: 1892 mit dem ersten „D-Zug“ aus Durchgangswagen, später mit dem berühmten „Nord-Express“. 1931 riss der Kruckenbergsche Schienenzeppelin bei Lehrte die 200 km/h-Marke. 1935 schließlich stellte der FDt 15/16, der „Fliegende Kölner“ mit DRG-Schnelltriebwagen, einen lange Zeit ungeschlagenen Rekord für diese Verbindung auf: Hannover – Berlin in knapp zwei Stunden bedeuteten eine Reisegeschwindigkeit von 132,57 km/h.


Foto: Andreas Lobach

Helmstedt am 13. Mai 1989: 132 466 ist mit D 346 aus Berlin angekommen und spannt ab, 216 123 wird mit N 6218 über Schöningen nach Braunschweig dieseln.

Zehn Jahre später, nach Kriegsende, war man wieder sehr langsam unterwegs. Die Demarkationslinie zur östlichen Besatzungszone war nur an wenigen Übergängen zu passieren. Die größte Bedeutung fiel bis zur Wiedervereinigung dem Übergang Helmstedt/Marienborn zu.

Die FD-Züge 109/110 von Köln stellten die erste Zeit die einzige Verbindung nach Berlin dar. Erst das Transitabkommen 1972 sorgte für weitgehend normalisierten Interzonen-Zugverkehr. Bei der Einführung des bahnbrechenden IC-79-Systems dachte die DB sehr wohl daran, auch Westberlin

Der Weg zur Normalität war ein langer

endlich angemessen, also mit Intercitys, an ihr Netz anzuschließen. Allein die technischen Probleme des Einsatzes der modernen Wagengarnituren im DR-Netz werden es nicht gewesen sein, die das Scheitern der Pläne verursachten. Es fehlte wohl auch der politische Wille, die massiven Widerstände der DDR-Führung zu überwinden. So blieb es in den frühen 80er-Jahren bei zwar außen frisch ozeanblau/beige lackierten, innen aber nicht mehr zeitgemäß ausgestatteten D-Zügen. Einer von ihnen war der D 347. Er zuckelte in über achteinhalb Stunden von Köln nach Berlin, im Osten über eingleisig demontierte Strecken, durch Langsamfahrstellen auf 40 km/h heruntergebremst. Nach der Wende, ab Mai 1990, wurde der Zuglauf zum Interregio befördert. Ab Juni 1991 konnte man erstmals im IC von Köln nach Berlin reisen, im Osten weiterhin stramm befördert durch Ludmilla. Die Strecke Helmstedt – Magdeburg wurde anschließend für 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert. Die Post geht aber wieder über Stendal ab, wie schon zu Vorkriegszeiten.

Und der Zitteraal? Dr. Franz Rittig, VG-Bahn-Redakteur, erinnert sich:

„Anfang der 1970er-Jahre stand ich, damals gerade bei der NVA, in Erwartung von 02 201 mit dem Fotoapparat auf einem Bahnsteig in Halle, als ich plötzlich eine auffällige Betriebsamkeit der „Blauen" von der Trapo bemerkte. Etwa zehn Polizisten baten die Reisenden, den Bahnsteig kurz zu verlassen. Auch vor mir baute sich so ein VP-Meister auf, grüßte korrekt unter Nennung meines Dienstgrads und ließ, in kollegialer gemeintem Ton, vernehmen: „Sie können hier bleiben, aber knipsen is nich!" Ich vermutete einen Militärtransport, was aber kam, war ein Zitteraal mit einer 118. Der Zug hielt an, offenbar außerplanmäßig. An jeder Tür der DB-Wagen bezog ein „Blauer" Posten. Nach wenigen Minuten ließ sich erneut das Röhren der 118 vernehmen; es ging weiter. Kaum war der Zitteraal fort, stand „mein" VP-Meister wieder vor mir: "So, jetzt kannste wieder!"

Zitteraale durften außerplanmäßig nie zum Stehen kommen. *A. Bauer-Portner*



Foto: Wolfgang Clössner

Im Mai 1991 war die „Beschaubrücke" in Marienborn schon überflüssig geworden. 132 459 zieht einen ehemaligen Interzonenzug in Richtung Leipzig.


Foto: Markus Tigges

Am 11. August 1984 zeigte sich der zweite D-Zug Köln – Berlin, der D 349, bei Opladen wahrlich bunt. Die Reihung mit Halberstädter, DB-ABm, UIC Y- und Rekowagen sollte man sich merken.



www.railcolor.net

Bunte moderne Lokwelt

Eurosprinter, Traxx und Vectron – die moderne Bahnwelt zum Nachlesen und Anschauen.

■ Die Öffnung der Eisenbahnmärkte in Europa führte dazu, dass bei den Eisenbahngesellschaften Bedarf an modernen und leistungsfähigen Schienenfahrzeugen entstand. Die Webseite von Simon Wijnakker beschäftigt sich mit den aktuellen plattformbasierten Fahrzeugen der großen Fahrzeughersteller. Schwerpunkt ist jedoch nicht die Technik der Fahrzeuge, sondern vor allem die chronologische Entwicklung. Wer behauptet, alle modernen europäischen Elektro- und Dieselloks zu kennen, kann sich auf dieser Webseite testen. Zu allen Lokomotiven findet der Besucher aktuelle Aufnahmen. Leider ist die Seite ausschließlich in Englisch verfügbar. Aktuelle News-Meldungen erscheinen auf der Startseite.

www.karhausen.de

Bahnhöfe im Angebot

Beim Berliner Auktionshaus Karhausen sind Bahnimmobilien zu ersteigern.

■ Schon mehrmals führte die Auktionshaus Karhausen AG deutschlandweite Immobilien-Auktionen mit Gebäuden und Grundstücken der Eisenbahn durch: Große und kleine Bahnhöfe, Lokschuppen, Güterschuppen, ehemalige Bahnwärterhäuser, Beamtenwohnungen, ganze Wohnblöcke sowie zahlreiche Grundstücke kommen bei den Versteigerungen unter den Hammer. Die Mehrzahl der angebotenen Immobilien stammt aus Ostdeutschland. Auf der Homepage findet man den jeweilis gültigen Auktionskatalog mit sämtlichen Angeboten und Erklärungen zum Ablauf der Versteigerung. Die durchweg sehr günstigen Mindestgebote laden zum Träumen und natürlich auch zu ernsthaften Überlegungen ein. Leider ist ein Großteil der angebotenen Immobilien stark sanierungsbedürftig, so dass man neben dem Kaufpreis auch die Sanierungskosten einkalkulieren sollte.

www.eisenbahnmuseum-waldviertel.at



Im Waldviertel

Sigmundsherberg hat auch für Eisenbahnfreunde etwas zu bieten.

■ Gleich auf der Startseite findet der Besucher Hinweise zu aktuellen Veranstaltungen des Eisenbahnmuseums. Unter der Rubrik Museum erfährt man die Öffnungszeiten der Waldviertler Eisenbahnsammlung und erhält weitere Informationen zum 1987 eröffneten Museum selbst. In der Rubrik Angebot findet man auch den Museumsfolder, der als PDF-Datei heruntergeladen werden kann. Darin sind die wesentlichen Exponate wie die Ausstellungsstücke der Baureihen 52, 93 und 1040 aufgeführt. Für die Anfahrt mit dem Auto und der Bahn gibt es auf der übersichtlichen Seite ebenfalls Informationen. Wer länger im Waldviertel verweilen möchte, wird über die PDF-Datei mit den Unterkünften in der Marktgemeinde Sigmundsherberg und Umgebung sicher eine passende Unterkunft finden. Die Kontaktdaten mit Telefonnummer komplettieren die informative Seite.

www.museale-einheitsloks.jimdo.com

Einheits-Kasten

So langsam geht die Epoche der Einheits-E-Loks ihrem Ende entgegen.

■ Das Ende der prägenden Einheits-E-Loks bei der Deutschen Bahn AG rückt immer näher. Wurden früher die Loks der Baureihe 110 und 140 bei Eisenbahnfreunden aufgrund ihrer großen Stückzahl eher als lästig empfunden, so hat sich das Bild in den letzten Jahren gewandelt. Zur Familie der Einheitsloks gehören die Baureihen E 10, E 40, E 41 und E 50, heute Baureihen 110, 140, 141 und 150 bezeichnet, die von der Deutschen Bundesbahn im Rahmen des Lokomotivbeschaffungsprogramms in Dienst gestellt wurden. Dazu gehören natürlich auch die Unterbaureihen, wie die Baureihen 112, 113, 114 und 139. Ein Teil der Maschinen, die heute bei „DB-AutoZug" fahren, werden als Baureihe 115 geführt, auch wenn die Loks den normalen Bauserien der Baureihe 110 entsprechen. Auf der Website von Daniel Michler aus Bonn kann man sich schnell einen Überblick verschaffen, welche Maschinen für die Nachwelt erhalten werden sollen. Zusätzlich führt er in seiner Übersicht auch Fahrzeuge auf, deren Zukunft ungewiss ist, wie die der bekannten grünen 141 im Bahnhofsvorfeld von Frankfurt (Main). Wer sich mit diesem Thema bislang nicht so intensiv beschäftigt hat, erhält in wenigen Minuten den erforderlichen Überblick.

Hüter der Schienen

Helmut Rettinghaus: Die Bahnpolizei deutscher Eisenbahnen. Transpress-Verlag, Stuttgart 2012. ISBN: 978-3-613-71432-8, 240 Seiten, 82 S/w- und 137 Farbabbildungen; Preis: 39,90 Euro.

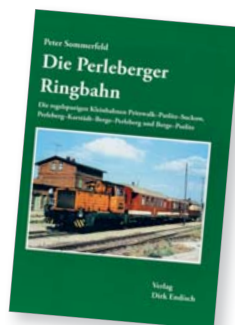


■ Haben Sie sich nicht auch schon gefragt, was macht, beziehungsweise, was darf eigentlich die Bahnpolizei? Warum gibt es sie überhaupt? Fragen, die in diesem Buch geklärt werden, wenn auch nicht immer auf den ersten Blick. Ausführlich widmet sich der Autor der Geschichte der Bahnpolizei, beginnend im späten 19. Jahrhundert. Er streift auch die Rolle der Bahnpolizei im Dritten Reich und bei der Judendeportation während des Zweiten Weltkriegs. Einen großen Raum nehmen die frühen Nachkriegsjahre in der BRD ein, während die Geschichte der Transportpolizei der DDR etwas knapp abgehandelt wird. Lobenswert sind die Schilderungen vieler kleiner Fälle, die den Alltag der Bahnpolizisten wohl gut wiedergeben *al*

● ***Fazit: Interessant, aber etwas unübersichtlich.***

Prignitzer Kleinbahnheimat

Peter Sommerfeld: Die Perleberger Ringbahn. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2012. ISBN 978-3-936893-67-0, 144 Seiten, 123 Schwarzweißabbildungen, 48 Gleispläne, 8 Zeichnungen; Preis: 22,00 Euro.



■ Wer Prignitz hört oder liest, denkt zuerst an den schmalspurigen Pollo. Dass das einst von den Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen betriebene, heute nur noch rudimentär vorhandene Regelspur-Netz kaum kleiner und der Betrieb nicht minder interessant war, beweist Autor Peter Sommerfeld, selbst Eisenbahner von Beruf und im Kleinbahnschatten aufgewachsen. Mit zahlreichen, zumeist unveröffentlichten historischen Aufnahmen, mit für Modellbahner wertvollen Gleisplänen sowie Zeichnungen und Tabellen gelingt ein umfassender Blick auf die 115-jährige Geschichte. *hc*

● ***Fazit: Erste Gesamtdarstellung der Prignitzer Kleinbahnen***

Lok-Legenden

Lothar Weber: „Jimmo" und „Schorsch". Die Stars 18 201 und 18 314 aus Halle. Transpress-Verlag, Stuttgart 2012. ISBN 978-3-613-71427-4, 128 Seiten, 56 S/w- und 29 Farbbilder, acht Zeichnungen; Preis: 12,95 Euro.



■ Höher, schneller, weiter – drei Adjektive, die bei Technikfreunden für Aufmersamkeit sorgen. Vor allem das Attribut schneller galt stets für die beiden Dampflok-Einzelstücke der DR, 18 314 (Schorsch) und 18 201 (Jimmo). Bis heute ist 18 201 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h die schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt. Beide Maschinen waren über viele Jahre die Paradeloks der Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle. Die teils abenteuerliche (Entstehungs-) Geschichte der beiden Dampfloks wird in diesem Band ausführlich dargestellt, wenn auch in etwas zu kleiner Schrift. *al*

● ***Fazit: Zwei der interessantesten Lok-Lebensläufe***



Außerdem erschienen

Eisenbahn-Grüße mit Farbmotiven

Thomas Böttger (Text u. Hrsgb.): Schienenwelten 2013. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2012. ISBN 978-3-937496-53-5, 13 Blatt, Ringbindung, 13 Farbabbildungen; Preis: Euro 6,00.

Die sorgfältig reproduzierten Farbaufnahmen entstanden zwischen 1980 und 2011 und machen auch diese Postkartenkalender-Ausgabe zum abwechslungsreichen Jahresbegleiter.

● **Mit kurzem, aber informativen Rückseiten-Text zum jeweiligen Bild**

Orientierungshilfe bei Kleinbahn-Modellen

Johannes Reittinger: Kleinbahn-Sammlerheft, Teil 1. Eigenverlag Johannes Reittinger, 8. Auflg. Leobersdorf 2012. 60 Seiten, 19 Schwarzweiß-, 260 Farbabbildungen; Preis: Euro 8,00 zzgl. Versandkosten.

Loks, Triebwagen, Kataloge, Preislisten und Garnituren der österreichischen Modellfirma erfasst der erste Teil, der in überarbeiteter achter Auflage mit bereits 260 Triebfahrzeugen vorliegt.

● **Bestellungen unter der Mailadresse: reittinger@bahnmuseum.at**

Liebhaberpreise für Sammelobjekte

Joachim Koll: Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0, Bd. 1 u. 2. Verlag Joachim Koll, Bad Homburg v.d.H. 2012. ISBN 978-3-936339-46-8 u. 978-3-936339-47-5, 1518 Seiten, 3894 Abb.; Preis: Je Bd. 34,60 Euro.

„Eisenbahnsammeln leicht gemacht" verspricht der Untertitel. Folgerichtig liefert der Autor in Band 1 der zweibändigen Standardausgabe wertvolle Hinweise nicht nur für Einsteiger.

● **Für Märklinisten und Märklin-Sammler das Standardwerk**



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Glückwünsche

Betrifft: „Modell-Bahn-Zeit“, Heft 6/2012

Herzlichen Glückwunsch zu diesem Jubiläum! Gerade eine Traditionsfirma wie die Firma Fleischmann, welche schon immer mit führend auf dem Modellbahnsektor war und ist, hat in diesem überaus langen Zeitraum wie andere Modellbahnfirmen auch etliche Höhen und Tiefen verkraften müssen. Alles Gute weiterhin!

Uwe Schlüter, 31137 Hildesheim

Hamo-86

Betrifft: „Im Rückspiegel entdeckt“, Heft 6/2012

Im zweiten Absatz des Originaltextes (über Märklins Lok der BR 86; Anm. d. Red.)) wird explizit das „vorliegende Modell in Hamo-Ausführung“ erwähnt. Offenbar wurde als bekannt vorausgesetzt, dass es sich hier um ein Produkt für den Zwei-Schienen-Zwei-Leiter-Gleichstromer handelt. Desweiteren werden die Stromabnahmebleche an erster und letzter Kuppelachse beklagt und auf den Fotos sind Kupplungshaken ohne Telex-Magnete, kein Telex- und Fahrtrichtungsschalter, dafür ein Permanentmagnet anstelle der sonst vorhandenen Feldspule des Allstrommotors zu entdecken. ***Jörn-Karsten Meyer, 21031 Hamburg-Bergedorf***

Kompromisse

Betrifft: „Innere Werte“, Heft 5/2012

Angeregt durch den Bericht erlauben Sie mir bitte einige



Foto: Kochaneck

Systemimmanent, alterstauglich: Sichtbare Weichenantriebe haben bei auftretenden Störungen auch durchaus ihre Vorteile.

Anmerkungen. Als alter Modellbahnhase – ich betreibe dieses Hobby seit 1949 – möchte ich sagen, dass Modelle, gleich ob Gleisjoche, Weichen, rollendes Material oder Zubehör, Nachbildungen des Vorbildes sind. Auch in Bezug auf die Betriebssicherheit muss man hinsichtlich der Vorbildtreue aber Kompromisse eingehen, denn was nutzen mir Radkränze gemäß dem Vorbild, wenn diese auf den Anlagen nicht einwandfrei die Spur halten. Es ist natürlich schön, wenn sich Weichenzungen ohne sichtbar störende Antriebe bewegen, um ein weiteres Beispiel zu nennen. Aber wehe, es tritt eine Störung auf. Dabei sollte auch bedacht werden, dass der Modellbahnfreund mit zunehmendem Alter nicht mehr so beweglich bleibt. Angetriebene Wagentüren oder dergleichen mögen ein schöner Spieleffekt sein, verteuern aber dieses Modell. Alles in allem gesehen sollte die Modellbahnindustrie bei allen sich heute bietenden technischen Möglichkeiten die Modellbahnfreunde und -freundinnen nicht überfordern.

Bernhard Kochaneck, 23566 Lübeck

Gewusst wie

Betrifft: „Abgedreht und aufgeschoben“, Heft 7/2012

Der Artikel für den Analogbahner war für mich das Highlight der Ausgabe. Es gibt in diesem Bereich der Modellbahn so viele Dinge, die Man(n) selbst bauen kann, wenn man denn wüsste wie. ***Bernd Klein, 51429 Bergisch Gladbach***

Eigenentwicklungen

Betrifft: „Feines aus Franken“, Heft 7/2012

Mit Interesse haben wir Ihren Bericht gelesen. U.a. schreiben Sie: „Auch andere Firmen wie etwa Busch haben schon bei Oswald angeklopft.“ Ich habe mich einmal mit Herrn Oswald unterhalten. Unter „anklopfen“ verstehe ich etwas anderes. Wir möchten daher ausdrücklich darauf hinweisen, dass alle Modelle, die von uns in Laser-Cut-Technik hergestellt werden, Eigenentwicklungen sind. Im Gegensatz zu Mitbewerbern, die für Gebäude ausschließlich Karton verwenden, setzen wir einen Materialmix aus Echtholz, Karton und Kunststoff ein. ***Jörg Vallen, Busch GmbH & Co. KG, 68519 Viernheim***

• Verkaufen • Suchen • Tauschen



GüterBahnhof

Verkäufe
Dies + Das

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.ewd-digital.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.lok-doc-wevering.de

Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1 mm, zum Selbstätzen, beids. m. Fotolack u. Schutzfolie ab € 4,50, Ätzanlagen ab € 74,20, Belichtungsgeräte, **Ätzteile** f. Z, N, TT, H0, 0, **Lohnätzen** z. B. Ms 0,2x200x300 ab € 22,50, Chemiekalien, Sandstrahl-Set, CAD-Programm, Filmbelichtungen, Ms-Profile und mehr...

Ätztechnik

Ausführlicher u. Informativer **„Katalog MEB"** gegen € 5,00 (Schein/Scheck, wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Modell- u. Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
www.saemann-aetztechnik.de

Märklin H0 Metall Delta Digital zu verkaufen. Rollendes Material, Gleise, Weichen, Häuser, Material Landschaftsbau, Oberleitung, Modellautos, Brücken, Kabel, Stecker, Ersatzteile. Preis nach Besichtigung. Aufzählung unvollständig, guter Zustand. Standort: 56812 Dohr-Eifel. Tel.: 02671/9164055 od. 0176/96926771.

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Verschenke 14 Jahrg. des MEB (Selbstabholer). Verkaufe 40 Videos (VHS) St. € 2,–. W. Poepelt, Chorweilerstr. 31, 12524 Berlin. Tel.: 030/67909122.

www.Feines-in-TT.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbaupeter.com.

KUSWA Modellbau *KUSWA*, In der Gartenstr. 12, 34513 Waldeck, 05623-973737, Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3, Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

www.modelleisenbahn.com · order@modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH

Waiblingen
Ladengeschäft + Versand
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen

NEU/Laden jetzt auch
Metzgerstr. 13
72764 Reutlingen
Nur 5 Minuten vom Bahnhof entfernt!

Augsburg/Laden
Wankelstraße 5
86391 Stadtbergen

Versand/Mailorder:
Biegelwiesenstr. 31 • 71334 Waiblingen • Mail: order@modelleisenbahn.com
Fax +49(0)7151-34076 • Tel. +49(0)7151-937930

MAN VT 5, VT 7 und VT 8 und Esslinger Triebwagen VT 3 als HzL (Hohenzollerische Landesbahn) exclusiv vom Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

11-64022-1 Dieseltriebwagen/Schienenbus MAN VT 7 HzL Ep. 5/6 creme/rot, ohne Stirntür, Wechselstrom AC digital, ETS-Exclusiv	€ 179,99
11-64022-2 wie oben, jedoch Gleichstrom, DC NEM-Schnittstelle ETS-Excl.	€ 139,99
11-64022-3 wie oben, jedoch ohne Antrieb und Licht, ETS-Exclusiv für AC und DC geeignet	€ 59,99
11-64022-4 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital, ETS-Exclusiv	€ 189,99
11-64022-5 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 259,99
11-64022-6 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 259,99

Die MAN Triebwagen sind auch als VT 5 mit Stirntür, Bestell-Nrn. 11-64024-1 bis-6 und als VT 8 ohne Stirntür, Bestell-Nrn. 11-64023-1 bis -6 für die Epoche 3/4 lieferbar. Mehr Informationen unter www.modelleisenbahn.com

11-96410-1 Esslinger Triebwagen VT 3 HzL (Hohenzollerische Landesbahn) Gleichstrom DC NEM-Schnittstelle, ETS-Exclusiv	€ 159,99
11-96410-2 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital, ETS-Exclusiv	€ 209,99
11-96410-4 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital, ETS-Exclusiv	€ 199,99
11-96410-5 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 279,99
11-96410-6 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 279,99

Es gelten unsere AGB. Porto und Versand innerhalb D € 5,90. Ausland nach Aufwand. Angebote freibleibend, keine Haftung bei Druckfehlern. Preisirrtümer vorbehalten. Solange Vorrat reicht.

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!"

www.modellbau-chocholaty.de

Märklin H0 Kamera-, Videowagen mit Kamera u. Rekorder, OVP, € 99,–. Spur Z Kofferanl.-Fahrregler € 19,–. Tel.: 02473/9272888. E-Mail: anwalt-wichert@gmx.de.

www.schauffele-modellbau.de

Ich verkaufe eine außerordentlich schöne Modellbahnanlage 1:87. Bitte schauen Sie sich die Bilder und Beschreibung unter www.dobberphul.de/modellbahn an.

www.qmb-modellbau.de

Große Märklin H0-digital Anlage zu verkaufen. 26 Loks, 90 Waggons, 70 Häuser, viel Zubehör. Aufgebaut in Niedersachsen, alles voll funktionsfähig. NP € 35.000,–. Preis VHS. Nähere Info: hergen@navyline.de. Tel.: 0170/3121751.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
www.FIRMA-STAERZ.de

Züge & Zubehör
Inh. W. Dauner
Dorfplatz 8 • 85599 Parsdorf
H0= • TT • N
Nach Umbau jetzt auch Workshop's
www.ewd-digital.de
Tel.: 089/90969272
Mail: modellbahn.dauner@googlemail.com

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www.modellbahnschau-odenwald.de.

www.modell-werkstatt.de

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Verkäufe
Fahrzeuge 0, I, II

LGB: 40890 Containerwg. Glanda € 100,–; 42830 Kesselwg. RhB € 100,–; 45690 Rungenwg. DR 2 Stck. € 70,–; 40540 Flachwg. 2 Stck. 800 mm € 80,–. Schröter, Tel.: 034904/32701.

www.spur-0.de

Verk. LGB-Loks, Wagen, Weichen, Schien. Bitte Liste anf. € 0,55 Briefp. o. Tel.: 02943/9776733 o. E-Mail: Wolfgang.Weber-ISDN-IT@t-online.de, Ostebach 10a, 59597 Erwitte B.W.

Live Steam-Lok Frank S, Schlepptender, schw./grün, 1:22,5, 45 mm, LGB, unbespielt, VB € 1200,–. Bock, Tel.: 0221/461094.

MBW
Schattenbahnhofsteuerung mit rückwärtiger Abschaltung und zwei Bremsmodulen
SBH GR - 5 NUR 129,00 EURO
SBH GR - 3 NUR 99,00 EURO
Sie sind kompromisslos für alle Analog und Digitalsysteme geeignet
www.Modellbahnwerkstatt.info
Modellbahnwerkstatt@arcor.de

Stellwerk Kalthof Ihr Modellbahn-Profi
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
Neue Anschrift: 58675 Hemer, Geitbecke 7
Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38
MÄRKLIN - TRIX - FALLER - BRAWA - FLEISCHMANN - VOLLMER - ROCO - PIKO - NOCH - BUSCH - BREKINA - WIKING - HERPA - RM - VIESSMANN

Märklin Central Station 2
Art. 60215, aktuelle Version fabrikneu, original verpackt
nur € 599,90
Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 160.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 43.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 10/2012 ist der 10.08.2012

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2011

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Spur 1 Live Steam BR 78 Aster, Topzustand, mit Wartungskoffer und KM1 BR 41, Ölversion mit Finescale Radsätzen, Vitrinenmod., zu verkaufen/tauschen. Als Tauschmaterial kommen Spur 0 Finescalemodelle oder auch Original-Lokbeschilderungen in Frage, Fabrikschilder sind von besonderem Interesse. Bitte alles an Schildern anbieten. Danke. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 05-12-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

Märklin Spur 1 55031 Premium-Digital-Startpackung m. 2 Zügen. Schnellzugset best. aus 55714 BR 218, 58011 + 21 Schnellzugw. I. + II. Kl., 58041 Halbspeisew., 58051 Gepäckw., 3 Reichsbahngüterw. 58219. Stadtilm 0 Modellgleisanl. 4,5 x 2 m mit 14 Weich., Raum BZ. Tel.: 01522/3623164 (ab 19 Uhr).

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Verk. Märklin~ Loks, Wagen, Weichen usw. Tel.: 02943/9776733 o. E-Mail: Wolfgang.Weber-ISDN-IT@t-online.de, Ostebach 10a, 59597 Erwitte B.W.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

Roco: ET 90 DB rot € 90,–; ET BR 485/885 2-tlg. € 90,–; E-Lok BR 194 DB € 90,–; Hechtwg. 1x 4249, 1x 4220, 1x 4293, 1x Schlafwg. je € 12,–; 1x SNCF Schnellzugwg. € 15,–; 1x Behelfspackwg. € 15,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471, Fax: 937433.

www.modellbahnritzer.de

H0-2L-ROCO-FLM-RÖWA-TRIX Loks, z.T. dig., und Wagen original verp. sowie ROCO Line Bettungsgleise u. Weichen, ov. und neu günst. zu verk. Liste Briefm. 90c. Jochen Blank, Goethestr. 2 73635 Rudersberg oder aj.blank@t-online.de.

www.augsburger-lokschuppen.de

4x Piko BR 01 je 70,–; 01 504 grün 120,–; 38 234 50,–; 41 1147-2 70,–; 94 2087 180,–; 95 0028-1 75,–; 211 029-4 80,–. Gützold 19 017 240,–; 52 2006 50,–. Roco 01 2137-6 200,–; 18 201 rot 270,–; 35 1081-5 160,–; 50 1124 160,–; 74 1230 120,–; 93 822 150,–; E 17 109 100,–; alles Top, und viele mehr. Info: Mäder, 0151/52404657, info@maeder-optik.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Gl. Li. 05003 m. Maxon-Mot. € 120,–; Fl. 65015 € 150,–; 86534 € 130,–; 4118 neu € 200,–; 98812 € 120,–; Kato ETA 175005 + ESA 175008 € 150,–; Meha. Reeks 515 SNCB € 130,–; Fl. 03094 € 140,–; weitere Loks, Personen- + Güterwagen von RC, TR, Bemo + Brawa. Tel.: 06274/927632.

www.breyer-modellbahnen.de

Verk. OV: Roco 62962 DB 211 € 140,–; 62496 DB BR 110 € 160,–; 63716 DB BR 181 € 145,–; 63849 SBB Krok. € 250,–; 43637 DB E 41 € 130,–; 43584 DB E 50 € 135,–. Flm. 4235 DB BR 221 € 130,–; 4236 DB BR 221 € 130,–; 4381 DB BR 151 € 135,–; 4348 DB BR 110 € 100,–; 4124 BR 53 € 100,–; 4145 BR 55 € 100,–; 4065 BR 65 € 195,–; 4400 Schienenb. € 150,–. 08246/319.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Märklin-, Trix-Raritäten, neu, OVP. ICE Vision 26020, 76510 Großbekohlg., 22599 Big Boy, 28455 10 J. MHI Zug, 26610 Hwz Schienenbus 39983, 39981, 39980 Herpazüge, 26517 Silberpfeil, 26523 Fulda, 37422 Olympia Koploper, 39352 Proschelok, 39390 BR 39. Tel.: 02273/911102.

www.jbmodellbahnservice.de

Verk. Super H0= Anlage aus 6 Fremo Modulen 1/87 mit Riesen Bw B&K, digit. Bw Kräne Messinghandarbeit z.B. Bw Schalke Einzelst. Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe H0e-Packwg./Tonnend./97-30-06 (wie Jö)-Herst. Heinrich, neu, Vitrinenm. € 85,– zzgl. VK. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

www.modellbahn-pietsch.com

Verkaufe Roco Gleisbildstellpult mit massenhaft Zubehör, MSC120 und Lauer Schattenbahnhof Steuerung, Block- u. Pendelzugst. Fahrregler. harald4241@live.de, 02641/916414.

www.modelltom.com

Gepfl. Vitr.-Sammlg. Bemo (RhB/FO/MOB), D+R, STL, Hobbytrain (Spur N), Eisenbahn-Literatur, alles Top-Zustand, Okt., Bücher teilw. neu bzw. im Schuber. Bitte Listen anfordern. W. Limberg, Tel.: 02835/3235 (abends).

www.Haertner.eu

Verk. H0= Samml. US Loks Industrie u. Messing teilw. Sound, ebenfalls Riesensammlung europ. Modelle Loks, Wagen, Zubehör-Listen, Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.suchundfind-stuttgart.de

Verkaufe: Märklin 39564 schwarz. Krokod. € 420,–; 28590 Capitole € 380,–; 37440, E44 € 150,–; 37750 E75 € 150,–; 39120 E10 € 200,–; 39161 42FC € 220,–. Tel.: 040/400495.

www.spiel-hobby-Hank.de

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Trix-International, Hof-Zug Kaiser Wilhelm II komplett 21200; König-Ludwig-Zug 21230, Ergänzungswagen 21231; VB. Tel.: 0170/1546618 (ab 18 Uhr).

www.baehnlewerkstatt.de

Messing-Modelle USA + Europa
www.hso-hobbies.com
hugo.sollbach@hso-hobbies.com
Tel.: 0177/4100358
Fax: 02241/946915

www.werner-und-dutine.de

www.zum-alten-Dampfross.de

Trix 2L Abteil Wg. 523755–523758 + 523757 -4Achser D-Zug 523771–523773 Mitropa 2 Stck. 523772 Pack-Wg. Roco V 200 035 € 70,–; Trix Wg. je € 15,–. Tel.: 05321/25755.

www.ddr-in-1zu87.com

Verkaufe Rivarossi HR 10001 H0 Lok BR 10, DB für € 129,–, nagelneu, unbespielt, in OVP, kostenloser Versand. J. Nickel, Tel.: 0611/5047915, janaki78@web.de.

www.kieskemper-shop.de

Fleischmann: E-Lok BR E 44056 DB € 60,–; 1x BR E 132 DB € 60,–; 1x BR 151 DB € 70,–; 1x BR 141 DB € 60,–; 1x VT 614 3-tlg. (4430) € 85,–. Roco: Dampflok BR 93 € 75,–. Liliput: BR 751106 € 75,–. Lima: VT 08 4-tlg. € 95,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin DR BR 03 1055 € 110,–; DB BR 39 € 100,–; DB BR 86 € 85,–; DB BR 53 001 € 150,–; DB BR 81 € 70,–; DB BR 03 € 110,–; DB BR 50 Kab. Tender € 120,–; DB BR 216 € 90,–; DDR BR 194 112-9 € 110,–. Mä./Hamo DB BR 152 034 o.V. € 150,–; DB BR 86 o.V. € 100,–. Fleischmann DB BR 01 o.V. € 150,–; DB BR 70 € 70,–; DB BR 89 1315 € 60,–; DB BR 64 o.V. € 110,–. Primex DR BR 20013 € 85,–. Fleischmann DB BR 50 Kab. Tender o.V. € 120,–; DB BR 55 € 110,–; DB BR 24 o.V. € 100,–; DB BR 120103-7 € 100,–. Rivarossi DB BR 39 o.V. € 100,–. Roco DR BR 17 o.V. € 85,–. Egger Bahn Feuriger Elias € 100,–. Tel.: 02351/14827.

www.1000Loks.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, Roco, Trix, Fleischmann, Piko, Lima, Liliput, Gützold, Märklin, zu günstigen Preisen. Alles fabrikneu oder neuwertig, viele Raritäten. Liste anfordern gegen Freiumschlag € 0,55 an Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.Feines-in-H0.de

www.train24.de

Verk. BR 1820 1 Roco, BR 91 Hruska von BR 84 Hruska unbesp. Kessel, Motor, Getriebe usw., guter Zustand. Rufe an: 0172/7624271.

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Roco: 62714, 63972, 62418 je € 95,–; 4143-BR 116, 4145S-BR 132, 4130S-BR 144 je € 45,–; 43848-BR 310 ÖBB Museums-Edit. in Holztruhe m. Buch, neu, € 350,–. Tel.: 06055/8820043.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Reko BR 03.02 Kohle DR Ep. 3 neu Schwgm. € 110,–. Roco Schellzugl. E18 DRG dunkelblau neu Digit. € 120,– Originalk. Mä B200 gebraucht. Hamo € 55,– Hamo Diesell. 211 gebraucht € 30,–. Lima BR 230 altrot mit 2 Schwgm. Originalk. neu € 80,–. Lilliput 4 Windbergw. mit Packw. € 55,–. Wagner, Tel.: 04955/5753.

www.TTM-Shop.de

30 Deutsche Post-Fahrz., Ep. 2–6 aus D.Post Edition, Unimog, Postbusse, Lkw, Sprinter, viele m. Hänger o. Auflieger, Jubiläumsmod. m. Wertmark., OK, € 320,–. Tel.: 089/408131 (AB).

www.modellbahnatelier-siegbach.de

Aus der Märklin-Blechspielzeugeisenbahnzeit: 2 Pers.W.Länderbahn, 3el. Hauptsignale 7039, 2 el. Überw. Signale 7188, 1 Andreas-Kreuz, 1 Lichtsignal EKL 3601, 2 Straßenlaternen 448/4–12 cm. Zust. 1–3, € 120,–. Tel.: 089/408131 (AB).

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.puerner.de

Piko 118/180 ab € 30; V100/BR 110 ab € 30; BR120/130 € 40; E 44/46 ab € 40; 01, 03, 41, 52 je € 45; Hruska BR 84/91 € 120/70; Gü. BR 42 € 70; Mä. BR 530001 € 180. Tel.: 06055/8820043.

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

Rheingold-Express 5-teilig von Liliput Wien € 150,–; Rivarossi E 17 und E 18 je € 60,–. Kindler. Tel.: 03523/61490.

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

Ausfüllen – ausschneiden (oder kopieren) – zuschicken:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–

Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ________

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!



www.modelltechnik-ziegler.de

Lima: ET 430 DB 3-tlg. € 75,–; ETA 515815 2-tlg. € 70,–; E-Lok BR 110 € 55,–; BR 110 blau € 55,–; BR 112 rot/beig. € 55,–; 5x TDS Wagen je € 10,–; 5x Erzwg. je € 10,–. Liliput: Dampfspeicherlok € 85,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471, Fax: 937433.

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Verk. Pi. BR 41, 03, 01, je € 60,–; BR 95 (Öl) € 80,–; V 106 € 70,–; BR 66 € 60,–; BR 38 € 75,–; G 8.1 (grün) € 45,–; BR 80 € 35,–; E 11 € 60,–; Nohabs € 35,–/€ 60,–; BR 50 € 40,–; V 130 € 45,–; E 69 DB € 20,–; dto. DR € 25,–. Brawa Kö € 90,–. Li. BR 62 € 80,–; BR 91 € 90,–. Gü. V 100 DR € 25,–; dto. 2 Streifen € 40,–. BN150 € 25,–; V 200 € 35,–; V 221 € 25,–. Ro. BR 80 € 50,–; BR 58 € 80,–. Gü. BR 86 alt € 45,–; neu € 80,–. Mä. Gl. BR 78 € 130,–; BR 85 € 130,–; WS P8 € 90,–, BR 81 € 70,–, BR 89 € 25,–, BR 23 € 130,–, V 200 € 70,–, Schienenbus € 60,–; MS Handarbeitsunikate „Borsig" € 400,–; „Beath" € 250,–; „Planet" € 300,–; „Bury" € 300,–; alle rollfähig. Garbisch, Tel.: 0345/8055946.

MÄRKLIN H0, frühe 60er Jahre, gut erhalten, z.B. Lok ÖBB 1141 02, grün, E 6302 rot, diverse Dampfloks, Wagen, Zubehör, gg. Gebot. Schicke gerne Fotos. Schlömer, 0173/2930900.

www.lokpavillon.de

Märklin H0 in Orig. Kartons: 10 Lok, 2 Schienenbusse, 16 Pers.-Wg., 36 Güt.-Wg., Anschaffung 1964/75. Umfangreiches Zubehör: Trafos, Schienen, Signale, Faller u. Vollmer Gebäude u. sonst. Ausstattung, auch mit elektr. Antr. Liste gegen € 1,45 Porto. Günter Hanisch, Kiefernstr. 14, 27232 Sulingen.

www.Langmesser-Modellwelt.de

www.d-i-e-t-z.de

Verkaufe: Roco IC DB AG 45788, 45831, 2x 64319, 45046, 45833, alle mit LED-Beli. + Figuren. € 170,–; Lok 63568 DB AG 101 102-2 € 120,–; SBB: Doppelstockwagen: 3x 45462, 45460, 45464, 45470, E-Lok: Re 460 + Dummx € 360,–. Alle Modelle neu bzw. neuwertig, Wagen € 360,–. Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe. Tel.: 04882/603429.

www.modellbahn-duemmersee.jimdo.com

VERKÄUFE Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe 80 N Loks, 130 Teile rollendes Material, davon 90% original verpackt und unbenutzt. Tel./Fax: 036370/46948.

www.Feines-in-Spur-N.de

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Die Urmutter der Spur N: Arnold V200001, 1960, Spritzguss/Blech, noch o. Licht, Glas u. Puffer, 81 mm. Zust. 2+, dazu 6 Pers.Wg. LP 120 mm, st. gekürzt, 1 Tankwg. Shell, Blech-Kunstst., LP 105 mm, absol. Sammlerst., alles funktionstüchtig. Angeb. Tel.: 089/408131 (AB) mind. € 320,–.

VERKÄUFE Fahrzeuge sonstige

Verkaufe Märklin-Dampflok Spur I/45 mm, E 66/12921, schwarz, 3-Ltr.-System, ca. 30er Jahre, ohne Tender, bespielt, Preis VB. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

Fahrt in den Süden?
Machen Sie Pause.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

VERKÄUFE Zubehör alle Baugrößen

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen von Spur G bis Z. Peter Grunert, Meisenweg 13, 82380 Peissenberg, Tel.: 08803/2526.

www.jordan-modellbau.de

Uhlenbr. Intellib. € 160,–, Ersatzt. spez. ältere Mod., Mä., Fl., Tr., Ar., Ro. u.a., Uhlenbr. Dec., Hamo Lok 2313 CH € 100,–; Mä. Metallgleise. Steinhauer, 02267/829376, Fax: –/829378.

www.modellbahnservice-dr.de

www.gleisbettung.de

Ein Modellbahner aus 29... sagte zu mir, als er die 10. H0-Vitrine bekam, meine Sammlung hat jetzt den doppelten Wert. Er hat recht! Die Modelle waren (wie üblich) im Karton und er wußte gar nicht, welche Modelle er überhaupt besitzt. Jetzt kann er seine Modelle täglich in der Vitrine bewundern und hat daran seine Freude. Die nächsten 3 Vitrinen sind in Planung und ein Ende wird erst sein, wenn die vorhandenen Wände mit Vitrinen zu sind. Ob danach (wie es auch schon gemacht wurde) Vitrinen mitten im Raum aufgestellt werden, ist noch nicht sicher, könnte aber sein. Wollen Sie auch Ihre Modelle, egal welche Spur, in einer Vitrine aufstellen, dann schreiben Sie (Postkarte genügt) an **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln.**

www.Feines-in-Spur-Z.de

Unbenutzte TRIX-Bausteine für Stellpult, über 1000 Teile, möglichst komplett zu verkaufen, Preis VHS, Liste anfordern, Mail: modellbahn112@web.de.

www.modellbahnzubehoer.at

VERKÄUFE Literatur, Video, DVD

www.bahnbuch.de

Verk. Lok-Magazin Heft 1/1962–3/2010, nur kompl. gegen Gebot bei Selbstabholung. Tel.: 07151/907076.

MIBA-Jahrgänge 1979–1986 in Sammelordner. Alle komplett außer '79 (o. 2/3/3a) und '81 (o. 3/3a). Zustand sehr gut. Preise: € 18,00–22,00/Bd. wolf.schroeter@t-online.de.

MIBA 1995–2009, diverse weitere Hefte HP1, Super Modellbahnanlage v. EJ. Liste gern per Mail: Nievelsteintarp@gmx.de.

Verkaufe 80 MIBA ab 1971 + 80–89 kompl. im Einschub, nur komplett an Selbstabholer. Infos bei J. Grede, Braunfels, Tel.: 06442/931340.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

EM, EK ab 1988; DB-Zeitungen; Dienstvorschriften DRG/DB; DB/DR-Kursbücher ab 1990; CD-Kursbuch 95/96; div. Eisenbahnliteratur; DR-Wintermantel, u.v.m. Liste gg. Freiumschlag. Christian Wunder, Frankenwaldstr. 7, 96364 Marktrodach. Tel.: 09262/231.

www.bahnundbuch.de

Verk. wg. Sammlungsauflösung folgende Bücher: Dampflokomotiven im Allgäu, Eisenbahndreieck Distelrasen, Meisterfotos der Reichsbahnzeit 1930–1940, Im Dampflokschuppen und vor Zügen BR 43/44, Die Baureihe 95 / EK-Verlag, Im Führerstand von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven / K.E. Maedel, Preise VB. Kontakt unter fraumi@t-online.de.

Märklin H0-Bibliothek, 21 Bände à 100 Seiten, A4, neu, Sonderedition von Weltbild, 2003–2009, alle Mod. Anlagenbau, USA, Dig.-Steuerung usw. € 420,–. Tel.: 089/408131 (AB).

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Modellbahn Schröder
H0=, TT, N und Zubehör
Weichselstr. 34 a • 10247 Berlin
Tel./Fax 030-55154949
Mo.–Mi. 10–18 • Do. + Fr. 10–19 • Sa. 9–12.30 Uhr

Verkaufe: Sammelbände Weltbild-Archiv Dt. Dampfloks 1848–1965 Bd. 1–4; -Archiv Dt. Diesel- u. E-Loks Bd. 1–2. Kontakt: Tel.: 0177/7652627 oder wolfgang-roenelt@t-online.de.

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Verk. neuw. Kataloge von: Märklin, Trix, Fleischm., Faller, AMS, Rokal, Kibri, Primex, Liliput, Hamo, 1953–1989. Liste gg. Rückporto. R. Böhm, Bergschlagweg 21, 46569 Hünxe.

MEB ab 7–12/82, 83–91 + 96–2011 (kpl./ungeb.), MEB Spez. 4/03–13/12, MBSchule 3–16. Nur kpl. u. Selbstabhol. € 120,–. E-Mail: HSchirweit@t-online.de. Tel.: 03437/945476.

Kataloge von 1980–2010 kstl. abzugeben, nur Selbstabholung. PLZ 71665. Tel.: 0151/23370933.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Foto-CD: Frühling im Harz (HSB) – 199 Bilder. Tel.: 02161/5397889.

DIAS & NEGATIVE (Originale), von DB, DR und Privatbahnen, aufgenommen von den 70ern bis 1990 im Rollfilm- und Kleinbildformat abzugeben. www.lokomotivbild.de.

Fotoabzüge aus großem Bildarchiv – Anfrage Tel.: 02161/5397889.

VERKÄUFE
Fanartikel

Lokschilder DRB u. DR, für mich Originale, v. ca. 1955–70 erworben. Info geg. € 0,55 Br. P. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

PROJEKTDESIGN HOLZHAMMER
ABSAM / TIROL
www.projektdesign.at
• Modellanlagenbau
• Module/Segmente
• Dioramen
• Vitrinen
• Produktlinie
HOGOS FINEST
Gelaserte Modellvielfalt
Georg Holzhammer
Stainerstraße 15a • 6067 Absam
Tel (+43)0676/4229996
Fax (+43)05223/20958
Mail: projektdesign@cnh.at

HOFER-LOKSCHUPPEN **www.lokomobile.com**

FLEISCHMANN AKTION nur wenige!
412202 BR 22/39.10 DR statt 359,– nur229,99
74117 BR 17 DRG SOUND statt 519,– nur329,99
414303 BR 43 007 DRG statt 379,– nur259,99
NEU 413704 BR 37 DRG nur332,10
ROCO AKTION nur wenige!
62263 BR 051 DB Ep. IV statt 279,–nur199,99

62282 BR 52 2158 DB Ep. III o. Wlb. nur199,99
69346 BR 01 200 DB ~AC statt 334,– nur259,99
NEU 72250 BR 23 001 DRG nur269,10
DR Spezial exklusiv Modelle jetzt bestellen:
BR 03 161 DRG mit Stromlinientender 379,99
BR 03 204 / 2204-0 DR CottbusVO 399,99
BR 17 1114 DR S10 Kohlenstaub 499,99

dto. mit SOUND **Sonderpreis VO 549,99**
BR 41 Reko Ep. III/IV verbess. FLM Modell a.A.
BR 52.90 DR Kohlenstaubtender Ep. III/IV 459,00

**) auf UVP, Aktionsangebote solang Vorrat reicht!*
Keine Neuheiten, nur im Geschäft!
Irrtum, Zwischenverkauf vorbehalten!

Lagerräumung bis 50% reduziert* vom 16.07. bis 20.08.2012!
Mo.–Fr.: 10–12.00 + 14–18.00 / Sa.: 9–13.00 Uhr • Bahnhofstr. 25 • 95028 Hof/Saale
Tel.: 09281/16620 Fax: –/16621 • **E-Mail: info@lokomobile.com**

Verkaufe Lokführer-Rucksack DB für € 25,– zzgl. € 5,– VK. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

Diverse DR-Lokschilder zu verkaufen. Alle Schilder ab Lok. Tel.: 0174/8001955 (ab 19 Uhr).

Tausche Orig. Loksch. 75036RH, unbeschädigt. Suche 64-94-41-50 GA-LS-RH-BW Tübingen-Offenbach-Paderborn-Hannover GBF 3CU. F. Reichold, Gründaugasse 1, 63505 Langenselbold.

GESUCHE
Dies + Das

Lokschilder, Fabrikschilder und Betriebsbücher von Lokomotiven gesucht. Heiko Schmitz, Tel.: 02243/81336 oder 0170/8822927.

BUNDESWEIT UND IN BENELUX MODELLEISENBAHN GESUCHT. Z, N, H0, H0e, 0, SPUR I und LGB. Sammlungen, Anlagen, gerne auch Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 07245/8603400, mobil, 0179/5155612. E-Mail: info@modellbahn-kaufmann.eu.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

www.Auhagen.de

neu - neuwertig - gebraucht
Modelleisenbahnen und Zubehör
für jedermann Geldbörse
in Oberfranken kleinstem Fachgeschäft
mit weltweiten Versand
Sommeraktion:
Digital Umbau in unserer Fachwerkstatt
ab 55 Euro inkl. Decoder ESU 54610
Info: 09569-188580
Karl Rößner Modelleisenbahnen
Dr.-Josef-Otto-Kolb-Str.6
96145 Seßlach
Tel. 09569/188580
Fax 09569/188581
www.krs-modellbahnen.de

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Güterbegleitwagen Spur 1 SBB Sputnik, Schnellzugwagen SBB für Krokodil. Trefzer Walter, Tel.: 07621/704193.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Westfalia®
5 € GUTSCHEIN*
Online Werkzeug-Shop
www.westfalia.de
Jetzt Werkzeug bestellen
www.westfalia.de
sofort 5 Euro sparen!
GUTSCHEIN CODE: 45883
Werkzeuge kauf ich bei Westfalia.de
*Gültig bis 20.08.12 auf www.westfalia.de, Mindestbestellwert: 60,- €
nur ein Gutschein pro Bestellung, Person, nicht kombinierbar

Innovative Modellbahnelektronik
Analog & Digital
Spitalplatz 1
78199 Bräunlingen
0771/8968795
info@datentechnik-kreischer.de
datentechnik kreischer
www.datentechnik-kreischer.de

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Kleinanzeigen sind preiswert. Fordern Sie kostenlos unseren Kleinanzeigen-Coupon an Tel.: 08141/53481-152, e.freimann@vgbahn.de.

Gesuche
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Güterzug Begleitwagen Roco H0 Y6994 in gutem Zustand. Biete € 50,–, PWGHS 54. Remy Wilhelm, Patronage Str. 1-04, B-4720 Kelmis. Tel.: 0032/497452221.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Trix-Express H0 Anlage / auch Einzelteile gesucht. Tel.: 04122/954551.

Ankauf von Modelleisenbahnen, alle Spurweiten anbieten, auch größere Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung wird garantiert. Tel.: 06222/774050, mobil: 0172/2020433.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Fehlt Ihnen eine ModellBahn-**TV**-*Ausgabe?*

Das bekannte TV-Format

wird moderiert von Hagen von Ortloff: Lokporträt Gläserner Zug, Anlagenporträt Zeche Cornelia, Messe Dresden, Digital Bad Driburg, OntraXS! Utrecht Modellbahn-Szene in Bruchhausen-Vilsen

Best.-Nr. 7517 · € 14,80



Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Wir suchen Modelleisenbahnanlagen, Fahrzeuge und Zubehör. Wir zahlen bar und fair. Handy: 0176/66805393.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche guterhaltene Fahrzeuge in 0e von Fleischmann, Magic-Train, Stainz sowie gelbe Diesellok. Angebote an Kruse. Tel.: 030/4154257.

Suche defekte 84002 Hruska, 62er, 42er. Rufe an: 0172/7624271.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

www.vgbahn.de

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

MESSENEUHEITEN 2012 ZU SUPER-PREISEN

Internet-SHOP mit Schnäppchenmarkt

www.mueller-versand.de

e-mail: mueller-versand@t-online.de

Fordern Sie unsere kostenlose Neuheiteninformation 2012 mit farbigen Original-Prospekten verschiedener Hersteller an!

Mueller-Versand • Postfach 210914 • 76159 Karlsruhe • Tel.: 0721 / 1 61 07 10 • Fax: 0721 / 1 61 07 11

SP:Elektronik Richter

• Ladengeschäft • Werkstatt • Online - Shop • www.facebook.com/elriwa


129,90 €
Liliput 131356
Dampflok BR 92 (bad Xb), DR, Ep.III
Aktionsartikel • ab Lager


209,00 €
Brawa 40080
Dampflok BR 65.10, DR, Ep.IV
Aktionsartikel • ab Lager


239,00 € DC-Analog
339,00 € DC-Sound
Brawa 40150 (analog) • 40152 (Sound)
Dampflok BR 57, DRG, Ep.II
Aktionsartikel • ab Lager


299,00 € DC-Analog
389,00 € DC-Sound
Brawa 40274 (analog) • 40276 (Sound)
Dampflok BR 14, DRG, Ep.II
Aktionsartikel • ab Lager


49,90 €
Piko 59401
Diesellok G1700, SBB, Ep.V, INFRA
Aktionsartikel • ab Lager


46,90 €
Piko 95183
Diesellok G1206, ECR, Ep.VI
Aktionsartikel • ab Lager


269,10 € DC-Sound
Roco 62178
Dampflok BR 23.10, DR, Ep.III, **DC-Sound**
Aktionsartikel • ab Lager


134,10 €
Roco 62931
Diesellok V 200.1, DB, Ep.III
Aktionsartikel • ab Lager


143,10 €
Roco 62436 (Vorserienausführung)
E-Lok BR 155, DB-Cargo, Ep.V
Aktionsartikel • ab Lager


143,10 €
Roco 62437
E-Lok BR 155, DBAG, Ep.VI
Aktionsartikel • ab Lager


143,10 €
Roco 72605 (mit Scherenstromabnehmern)
E-Lok BR 155, DBAG, Ep.V - VI
Aktionsartikel • ab Lager


29,90 €
Fleischmann 5382 Heizkesselwagen, Heiz3ipr4, DRG, Ep.II
Aktionsartikel • ab Lager


26,91 €
Fleischmann 507304
Personenwagen Bi, 2.Kl., DR, Ep.IV
Aktionsartikel • ab Lager


27,81 €
Fleischmann 507501
Personenwagen Bi, 2.Kl., DR, Ep.IV
Aktionsartikel • ab Lager


26,91 €
Fleischmann 507603
Personenwagen Bi, 2.Kl., DR, Ep.IV
Aktionsartikel • ab Lager


26,91 €
Fleischmann 507703
Personenwagen ABi, 1./2.Kl., DR, Ep.IV
Aktionsartikel • ab Lager

Radeberger Str. 32 • 01454 Feldschlößchen
Telefon: 03528 - 441257 • info@elriwa.de

www.elriwa.de

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

10/2012 = 10. August
Erstverkaufstag 12.09.2012

11/2012 = 10. September
Erstverkaufstag 17.10.2012

12/2012 = 10. Oktober
Erstverkaufstag 14.11.2012

Suchen Roco Strab Köln 6+8 Achser für unsere Ausstellungsanlagen U-Bahn Köln 1. BA Dom-Hbf-Friesenpl. Angebote an E-Mail: kleinbahn-wk@planetwaldheim.de. 0177/3891603.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche von Ibertren das Modell der spanischen Dampflokomotive der Serie 2200, später als Reihe 241 in H0. Artikelnummer ist: 4101. Das Modell ist aus dem Jahr 2007. Ich würde mich auf eine Nachricht von Ihnen sehr freuen. Ralf Beloch, Weilerstr. 25, 73614 Schorndorf. E-mail: ralf.071@web.de.

Gesuche

Fahrzeuge TT, N, Z

Suche in Spur Z Militärzüge oder Waggons. Tel.: 0208/483553.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche TT, N, Z. Bin privater Sammler und kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche in Spur I gerade Gleise ab 300 mm u. Schiffsmodelle in Spur Z. Tel.: 0208/483553.

Suche H0 Zubehör aus den 40er/50er Jahren: Holzhäuser von FALLER, RS/Spitaler, Flor/Creglingen und Neuffen, besonders grosse Stücke in sehr gutem Zustand. Auch WIKING Modellautos, besonders Drahtachser aus den frühen 50ern. Ich bin Privatsammler und zahle Ihnen einen guten Preis. Freue mich über Ihr Angebot. Marco Buitelaar, Noordland 7, NL-2548 WB Den Haag, +31611646623 oder marco-buitelaar@live.nl.

RBEV-Relais u. Weichenantriebe gesucht. R. Brüning, Am Sportplatz 6, 63486 Bruchköbel. Tel.: 06181/71824. E-Mail: patent.bruening@t-online.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.modelleisenbahninventar.ch

PRIVATER ANLAGENBAUER plant, baut (oder unterstützt) in Profiqualität auf Stundenbasis, Raum Landsberg/Lech + ca. 100 km Tel.: 08191/4284086.

www.menzels-lokschuppen.de

Suche Mitstreiter! Wer hat Interesse an der Gründung einer Modellbahnwerkstatt. Rheinisch-bergischer Raum. Themen: – Anlagen und Modulbau – An- und Verkauf – Reparaturen (Werkstatt) – Alterung/Weathering. epoche2@web.de.

www.kieskemper-shop.de

Modelleisenbahn- und Modellbauausstellung, am 01.12.2012 und am 02.12.2012 im Freihandschützenzelt (Festerbau) am Schützenring 3 in 37154 Northeim. Info: 05551/65986 o. 1311. Mobil: 0171/8289135.

www.modell-werkstatt.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

**Mo.-Do. 9-17 Uhr, Fr. 9-15 Uhr.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck**

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.gleisplaene-archiv.de – Archiv für historische Gleispläne deutscher Bahnen.

www.modellbahnatelier-siegbach.de

Beratung, Ausführung, Umbau, Sonderanfertigung, Hilfsmittel, speziell für Senioren und Modellbahner die das Hobby aus gesundheitlichen Gründen nur eingeschränkt ausüben können. Ein erfahrener Modellbauer und Bahner, anerkannter Therapeut, bietet individuelle Lösungen an. Mo.–Fr. 12–15 Uhr, Tel.: 06701/2024358, Mail: U-L-B@hotmail.de.

www.modellbahnen-berlin.de

Ich, 38, weiblich, suche Brieffreunde, die lebenslustig und ungewöhnlich sind. Ich mag unter anderem Modelleisenbahnen, Windmühlen und schreibe Geschichten. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 07-12-02 an die VGB-Bahn Anzeigenabteilung.

URLAUB
Reisen, Touristik

Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, Terrasse, Strandkorb. 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, 04931/13399.

Rügen – komfortable FeWo bei Modelleisenbahner für 2–6 Pers. ab € 35,00 / Tag. www.natururlaub-ruegen.de. Tel.: 038304/629806 oder 0171/12755960.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch den Kurs „aus Naturprodukten Modellbäume selbst gestalten“. FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- u. wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen u. Babybett möglich, ab € 16,– p.P./Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.



Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

www.pension-fuellgrabe.de

MIBA, Eisenbahn-Journal, Modelleisenbahner. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo für 2–4 Pers., Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

www.fewo-wildfeuer.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Eisenbahnurl. in Dresden: FeWo ab € 32,–, 2 Pers., 2 Schmalspurstr. in der Umgebung m. Dampfbetr., Verkehrsmus., Eisenbahnmus., Vorführung einer H0/H0e-Anlage. 0170/9590389.

Rügen/Stralsund kl. Ferienhaus für 2–3 Pers. bei Modelleisenbahner. Sep. Wohn- u. Schlafbereich, Fahrräder, Grill, Liegewiese, kl. Hund erlaubt. Ab € 30,00/Tag. Tel.: 038328/80287.

Börsen
Auktionen, Märkte

04.–05.08.: Eisenbahn, Modellauto, Spielzeugbörse, 34121 Kassel, Messe Kassel Messehallen (Eintritt frei). Info: Andrè Hansen, Tel.: 06424/6191.

www.bv-messen.de

28.+29.07.: Füssen, Haus der Gebirgsjäger, Kemptener Str. 68, Modelleisenbahn – Modellautomarkt, Sa. von 12–18 Uhr, So. von 11–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.adler-maerkte.de

10.–12.08.: Modellautobörse, RC, Slot-Car-Börse, 53520 Nürburgring, zum Oldtimer-Grand-Prix im Ring Boulevard (Halle, Eintritt frei). Info: Andrè Hansen, Tel.: 06424/6191.

www.star-maerkte-team.de

CAM Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörsen. 19.08.: 21423 Winsen, Rathausstr. (bei der Kirche), auf dem Oldtimer-Markt, 11–16 Uhr. 26.08.: 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12, 15–18 Uhr. Info-Tel.: 040/6482273.

Zwickauer Modellbahn-, Auto- und Spielzeugtauschmarkt. 26.08. von 09–14 Uhr im Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, 08056 Zwickau.

www.modellbahnboerse-berlin.de

So. 23.09.: Regensburg-Barbing, Modelleisenbahn- u. Automarkt v. 10–15 Uhr in der Rathausgaststätte in Barbing. Tel.: 09951/2276, www.haasveranstaltungen.de.

Frankfurt/M.-Nord v. priv. günstig 300-qm-Raum für Markt/Ausstellung zu verm., verk. Anbind. Tram, Bus, U-Bahn. Auskunft Bartl, Tel.: 015208383133.

Dem Vorbild näher

Mit wenig Aufwand lässt sich die ITL-118 von Piko aufwerten.

■ Die V180 von Piko ist sehr gut gelungen, doch gerade in der Version der ITL stören die hellgrau glänzenden Drehgestelle doch sehr. Anhand von Vorbildfotos kann man sich überzeugen, dass die Drehgestelle eher schwarz als hellgrau sind. Daher habe ich zum Pinsel gegriffen und die Drehgestelle mit matter schwarzer Farbe lackiert. Ich verwendete die Farbe mit der Nummer 08 von Revell. Bei den Lackierarbeiten sollte man lediglich zwei Dinge beachten. Erstens sollte man nicht zu viel Farbe auftragen. Besser ist auch, die Teile zweimal zu pinseln, als alles mit Farbe zu verklumpen, und zweitens sollte man aufpassen, dass man die Räder selbst bei der Lackierung ausnimmt, denn dadurch kann die Stromaufnahme beeinträchtigt werden. Die Optimierung des Modells ist eine Arbeit von rund 15 Minuten, die dem Erscheinungsbild der Lok sehr gut tut. *Yannick Steinle*



Foto: Yannick Steinle

Durch die schwarzen Drehgestelle verliert die Piko-Lok gleich ihren spielzeughaften Eindruck.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Aus der Ideenkiste

Unerwünschter Lichtschein beseitigt

■ Bei beleuchteten Häusern auf der Anlage kommt es durch Unebenheiten des Untergrunds und lose aufgestellte Häuser zu einem unerwünschten Lichtschein unter den Bodenplatten der Bausätze. Der Lichtschein lässt sich einfach durch Knetmasse beseitigen. Ich habe Knete in dünne Streifen gerollt und diese Streifen leicht auf die Unterkante des entsprechenden Hauses gedrückt. Das Gebäude wird nun auf dem vorgesehenen Platz leicht angedrückt. Die an der Unterkante hervortretende Knetmasse wird vorsichtig mit dem Cuttermesser abgeschnitten. Nun tritt kein Licht mehr an den unerwünschten Stellen hervor. Für den Fall, dass die Knetmasse an der einen oder anderen Stelle sichtbar ist, wird empfohlen, die Knetmasse so zu färben, dass sie nicht optisch hervorsticht. Auch ein eventuell notwendiger Glühlampenwechsel ist durch die leicht anzuhebenden Gebäudebausätze problemlos möglich. *Werner Zybura*

Sicheres Spitzenlicht

Altbaufahrzeuge lassen sich recht einfach von Glühbirnen- auf LED-Beleuchtung umbauen.

■ Als TT-Bahner der ersten Stunde haben sich bei mir viele Triebfahrzeuge angesammelt, die noch nicht auf den „Rand" müssen, deren Spitzenlicht bei Modellgeschwindigkeit bei Tagfahrbetrieb aber nicht wirklich sichtbar ist. Das Problem ist mit einer kleinen Bastelei schnell behoben. Nach der Demontage der Oberteile wird die alte Fassung samt Glühbirne entfernt. Hier hilft ein Dremel, mit dem die Niete abgeschliffen werden. Danach wird eine Micro-LED-Konstantstromquelle (Conrad-Artikelnummer 185827) als Widerstand mit einer 3-mm-LED golden White (Conrad Best.-Nr. 185877) bestückt. Diese Kombination wird nun mit einem Stück doppelseitigem Klebeband oder einem Tropfen Sekundenkleber an Stelle der alten Fassung fixiert. Die etwas steife Verkabelung habe ich außerdem durch Microdraht ersetzt. Dringend beachtet werden muss, dass man die Konstantstromquelle über Kreuz anschließen muss. Nach dem Zusammenbau kann man sich über ein modellbahngerechtes Spitzenlicht der Oldies freuen. Ich habe diesen Umbau auch an älteren Modellen wie zum Beispiel der E 11/E 42 von Gützold mit Lichtleitsystem, den Modellen der Baureihen 242 und 01 der Berliner-TT-Bahn sowie der V 180 mit Erfolg durchgeführt. *Jürgen Gansauge*

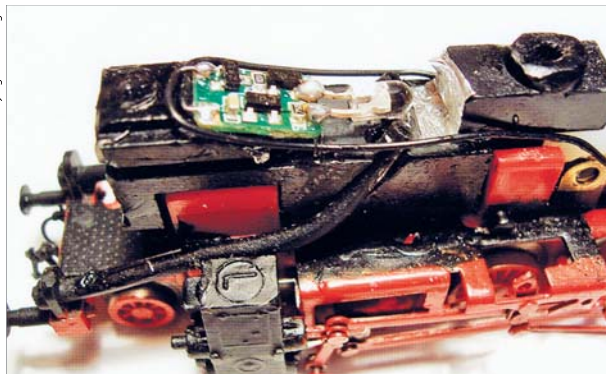


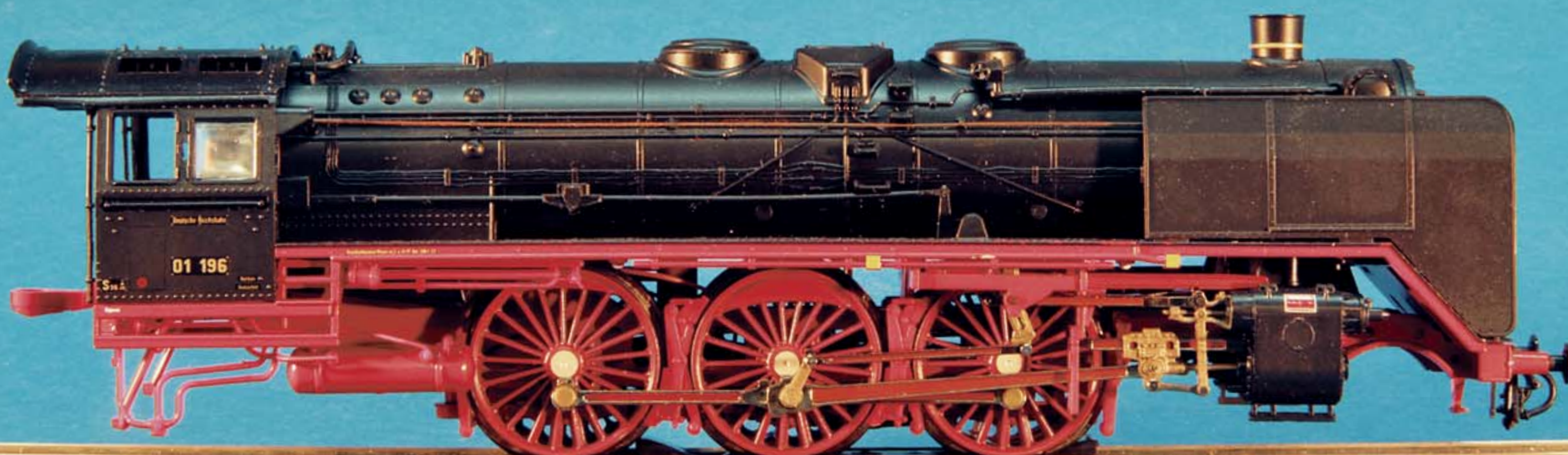
Foto: Jürgen Gansauge

Der Austausch der Glühbirne durch eine LED ist kein übermäßiger Aufwand - das Ergebnis kann sich jedoch sehen lassen.

Verbesserung der Fahreigenschaften von H0-Lokomotiven

Modellen von Lokomotiven mit Laufachsen fehlt zumeist die angemessene Führung im Gleis. Zur Abhilfe braucht´s auch theoretische Grundlagen.

PUNKTGENAU Teil I



Von den Puffern bis zum Ende des Führerhausdaches 184 Millimeter lang, aber nur die Kuppelradsätze führen das H0-Modell der 01 im Gleis.

Begeistert wird ein neu erstandenes Modell auf die Anlage gestellt. Da macht die Lok einen vorbildgetreuen Eindruck„ da stimmt die Zahl der Nieten und, so lange die Lok Strom bekommt, gibt sie vielleicht auch Töne von sich und eine Elektronik bändigt den Motor. Aber wie verhält sich das gute Stück bei der Fahrt im Gleis?

Eine Drehgestell-Lok beträgt sich meist ordentlich, denn sie wird von der ersten bis zur letzten Achse geführt. Aber bei einem Modell mit Laufachsen sind diese üblicherweise nur des Vorbildes wegen angebaut, führen aber das Modell überhaupt nicht im Gleis. Dies stört besonders bei einem langen Modell mit kurzem führenden Radstand. Das Bild oben zeigt am Beispiel einer 01 erschreckend deutlich, dass tatsächlich nur die Kuppelachsen der Führung dienen. Und die Elektronik versagt jämmerlich bei Kontaktschwierigkeiten in Weichenstraßen und auf verstaubten Gleisen.

Nur wenige Industrie-Modelle besitzen eine etwas bessere Führung im Gleis. Einen Schritt in die richtige Richtung hat Piko schon vor etlichen Jahren bei seinem Modell der 01.5 (DR-Reko-01) getan. Bei diesem ist der Hauptrahmen vorne um einen Drehpunkt in Zylinderebene schwenkbar und hinten etwa in der Mitte der Deichsel der Schleppachse geführt. Vorne ist ein Führungszapfen am Hauptrahmen nahe der zweiten Achse des Drehgestells vorgesehen, und Treib- und Kuppelachsen sind extrem querverschiebbar im Hauptrahmen gelagert. Dadurch wird immerhin eine geführte Länge von rund 108 Millimetern erreicht; allerdings sind ausschwenkende Zylinder nicht sonderlich elegant, auch erfolgt die vordere Führung nur durch die zweite Drehgestellachse ohne Beteiligung der beiden benachbarten Achsen. Der Lauf auf unebenen Gleisen und besonders in Weichenstraßen ist daher als recht hart zu bezeichnen.

Vorn führt nur die zweite Achse des Drehgestells

Ebenso ist es beim Fleischmann-Modell der 17.10 (pr. S 10), bei dem das Drehgestell in einem Drehpunkt über der zweiten Laufachse gelagert ist und alle Kuppelachsen seitenverschiebbar ausgeführt sind. Eine gute Führung im Gleis ergibt dies aber nicht, denn vorne führt allein die zweite Laufachse und hinten die Tender-Kurzkupplung.

Gützold führt bei seinem Modell der 19.0 (sä. XX HV) das hintere Ende der Lok auf einem Drehzapfen etwa in der Mitte der Deichsel der hinteren Laufachse, aber vorn bleibt die Führung der ersten Kuppelachse überlassen. Bei der 18.0 (sä. XVIII H) von Gützold ist es hin-

ten ebenso; vorne ist zwar das Drehgestell an einem Zapfen zwischen zweiter Laufachse und erster Kuppelachse angelenkt, aber seitenverschiebbar. Daher führt auch hier effektiv die erste Kuppelachse.

Wenn sich nachfolgende Maßangaben zwar auf H0-Modelle beziehen, so gelten die Ausführungen doch generell auch für andere Baugrößen. Das im Bild gezeigte H0-Modell einer 01 ist von den Puffern bis zum Ende des Führerhausdachs 184 mm lang und wird lediglich von der ersten und letzten Kuppelachse mit rund 53 mm Achsstand im Gleis geführt. Bei gleicher Länge über Puffer beträgt der führende Achsstand beim Modell der V 32 (spätere V 120) sogar nur 47 mm.

Kein Wunder, dass die Pufferbohle bei der Fahrt in Weichenstraßen oder bei der Einfahrt in eine Kurve ohne Übergangsbogen wilde Bewegungen ausführt. Denn jede Ungenauigkeit im Gleis und das Einsinken eines Rades in die Herzstücklücke einer Weiche oder Kreuzung wird aufgrund des Überhanges mehr als doppelt verstärkt auf das Ende der Lok übertragen.

Eine optimale Führung wird durch ein Fahrgestell erreicht, das ich als „funktionsgerecht“ bezeichne. Diese Ausführung ist zwar nicht exakt vorbildgetreu, aber unter Berücksichtigung der Verhältnisse auf einer Modellbahnanlage optimal. Schließlich sind hier zumeist wesentlich engere Kurven zu durchfahren als beim Vorbild. Während gemäß EBO der Kurvenradius selbst auf Nebenbahnen mindestens 180 Meter betragen soll, ist das im H0-Maßstab ein Radius von 207 Zentimetern. Wer aber hat solche Mindestradien auf seiner H0-Anlage? Man kann eigentlich schon froh sein, wenn auf der Modellbahn keine engeren Radien als 50 cm zu durchfahren sind. Das ist zumindest für meine Modelle das konstruktive Mindestmaß. Der tatsächliche Mindestradius liegt auf meiner Anlage bei 53,5 cm, so dass noch eine kleine Sicherheitsreserve verbleibt.

Bekanntlich ergeben Drehgestelle eine sehr gute Führung im Gleis., denn einerseits verteilt sich die Führungskraft auf zwei Achsen, andererseits wirkt sich die Verschiebung einer Achse zur Seite oder in die Höhe nur mit halbem Weg auf den Drehzapfen aus. Was aber, wenn nur eine Laufachse vorhanden ist?

Schon 1888 hatte Richard von Helmholtz, Chefkonstrukteur der Lokomotivfabrik Krauß & Comp. in München, die Idee, Laufachse und benachbarte Kuppelachse miteinander zu kombinieren zum Krauß-Helmholtz-Gestell. Weil sich wegen der Kuppelstangen der Radstand zwischen zwei gekuppelten Achsen nicht verändern darf, ist die Kuppelachse im Rahmen quer verschiebbar angeordnet, während sich die Laufachse radial einstellen kann. Ein vom Hauptrahmen der Lok ausgehender Drehzapfen ist etwa in der Mitte des an der Kuppelachse angelenkten Gestells in einer mit starken Rückstellfedern versehenen quer verschiebbaren Führung gelagert. So wird die vom Gleis auf Lauf- und benachbarte Kuppelachse einwirkende seitliche Führungskraft auf den Lokrahmen übertragen. Derartige Lenkgestelle haben zahlreiche Lokomotiven erhalten, beispielsweise die der Baureihen 23, 39 (pr. P 10), 44, 45, 50, 86 (ab 86 293) und auch E-Loks wie E 04, E 17, E 18 oder E 19. In seltener Perspektive zeigt obiges Bild das Krauß-Helmholtz-Gestell von 50 1409, die ich im April 1965 im Westerwald kurz nach einem Unfall neben dem Bahndamm liegend fotografierte.

KUPPELACHSE IM RAHMEN QUER VERSCHIEBBAR

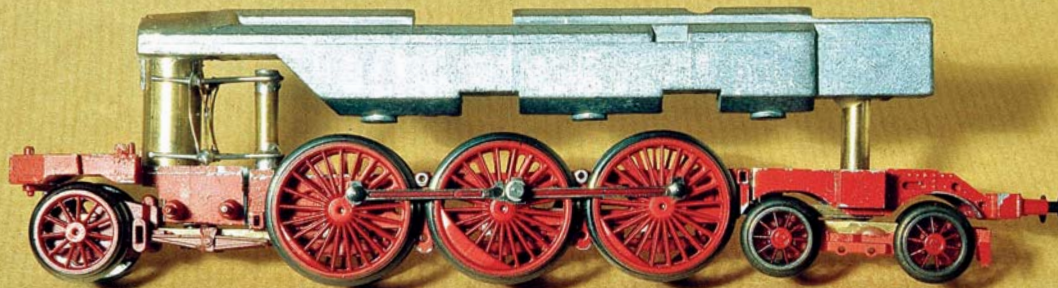
Im Modell ist es nicht einfach, einen einzelnen Radsatz durch einen mit der Laufachse verbundenen Hebel quer zu verschieben. Außerdem ist eine entsprechende Belastung der Achsen erforderlich, um die seitliche Führungskraft ohne Entgleisungsgefahr aufzubringen. Seit Jahren hat sich bei mir ein System bewährt, bei dem nicht nur die erste beziehungsweise letzte Kuppelachse, sondern der gesamte Treib- und Kuppelachsen tragende Teil des Fahrgestells, nachfolgend als Treibrahmen bezeichnet, seiten- und höhenbeweglich ausgeführt wird

Dadurch bleiben alle Treib- und Kuppelachsen wie zuvor gemeinsam gelagert. Der Treibrahmen ist über eine stabile Deichsel mit der benachbarten Laufachse verbunden. Der gesamte Körper der Lok von der vorderen Pufferbohle bis zum hinteren Ende ist vorn und hinten jeweils etwa in der Mitte der Deichsel auf dieser gelagert. Hat die Lok vorn ein zweiachsiges Drehgestell, wird in dessen Drehpunkt am einen Ende der Deichsel angelenkt, während das andere Ende im Treibrahmen gelagert ist.

Das entspricht funktionsmäßig dem vom Vorbild bekannten Lotter-Gestell, das beispielsweise in E 79 eingebaut war. In diesem Fall kann beim Modell der Führungspunkt der Deichsel etwa im drehgestellnahen Drittelpunkt vorgesehen sein., so dass jede Achse mit einem Drittel ihres Aus-



Seltene Vorbild-Untersicht: Die ungeteilte Aufmerksamkeit gilt in diesem Falle dem Krauß-Helmholtz-Gestell einer 50 mit Führungszapfen in der Mitte der Deichsel.



Die H0-01 präsentiert hier ihr neues Fahrgestell, bei dem auch die Laufachsen führen.

schlags auf die Lok einwirkt. Beim Modell einer 01 liegt dann der vordere Führungspunkt etwa im Bereich der zweiten Laufachse, und der hintere Führungspunkt liegt in der Mitte zwischen dem Lager der Deichsel am Treibrahmen und der Schleppachse. Der Abstand zwischen den Führungspunkten beträgt dann mehr als 100 mm. Allein daraus resultiert ein wesentlich ruhigeres Verhalten im Gleis. Zusätzlich aber werden Ausschläge gedämpft, weil vorn die Ausschläge von drei und hinten von zwei Achsen gemittelt werden. Nur die Treibachse eines 2´C1´-Modells trägt nicht zur Führung im Gleis bei.

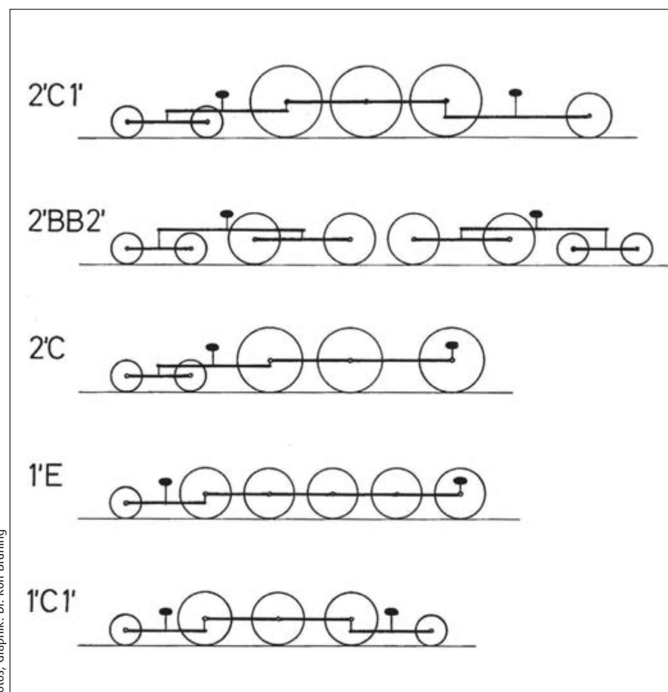
Bei Kurvenfahrt wird der gesamte Treibrahmen gegenüber der Längsachse der Lok nach

Seitliches Spiel gegenüber Treibstangen

außen verschoben, während die Laufachsen zur Bogenmitte hin ausschwenken. Da bei einem Dampflok-Modell Zylinder und Kreuzkopf-Gleitbahnen in der ursprünglichen Position am Lok-Körper bleiben, müssen insbesondere die Kurbelzapfen der ersten Kuppelachse genügend seitliches Spiel gegenüber den Treibstangen erhalten, damit beim Ausschwenken in engen Kurven kein Verklemmen erfolgt. Gegebenenfalls muss der erforderliche Platz geschaffen werden durch dichtere Lagerung der Kuppelstange am Rad, durch Kürzen und Abschleifen des Kopfs des Kurbelzapfens und durch Versetzen der Treibstange am Kreuzkopf nach außen. Wenn der Platz immer noch nicht ausreicht, verschiebt man den Führungspunkt der Deichsel mehr zum Treibrahmen hin, so dass sich dessen seitlicher Ausschlag verringert.

Zur Planung lege ich als Schablone ein Bogengleis auf Millimeterpapier, zeichne die Innenschiene ab und trage die Lage der Achsen und Deichseln ein. Nun kann die optimale Position des Führungspunkts jeder Deichsel leicht ermittelt werden. Zumeist sind bei der vorderen Deichsel die Ausschläge der Laufachsen nach innen und die der Kuppelachsen nach außen maßgebend.

Durch Verschieben des Führungspunkts auf der Deichsel kann dessen optimale Lage ermittelt werden. Wenn die erste Kuppelachse im Triebwerk nur wenig Seitenspiel hat, muss der Führungspunkt näher zum Treibrahmen rücken. Wenn aber die vorderste Laufachse nicht weit ausschwenken kann, etwa innerhalb der Verkleidung des Modells einer Dampflok der Baureihe 01.10, 03.10, 05, 19.10 oder 61, so ist der Führungspunkt dichter zur Laufachse hin anzuordnen. Reicht das nicht aus, gibt es einen Trick, den so schnell kein Betrachter merkt: Die äußerste Laufachse wird 1 bis 2 mm näher an den Treibrahmen versetzt, wodurch deren Querverschiebung deutlich abnimmt.



Auf einen Blick: Die Zeichnung zeigt Beispiele für die Anordnung der Führungspunkte bei verschiedenen Achsfolgen.

Das nebenstehende Bild zeigt die nach dem Umbau nunmehr führenden Achsen der 01 von Roco. Die Lok wird nunmehr von der ersten bis zur letzten Laufachse im Gleis geführt.

Erster Eindruck: Verhalten der Frontpartie

Nun hat nicht jede Lok vorn und hinten Laufachsen. Bei einem Modell aus der Baureihe 44 oder 50 wird vorn ein Lagerbock zur Auflage auf der Deichsel der Laufachse vorgesehen. Damit der Treibrahmen vorne ausscheren kann, ist er am hinteren Ende im Bereich des Stehkessels respektive des Führerhauses schwenkbar gelagert. Da die Laufgüte eines Modells vor allem vor einem Zug nach dem Verhalten der Frontpartie beurteilt wird, ist das hintere Ende nicht so wichtig. Daher lohnt auch bei diesen Modellen der Umbau. In nebenstehender Zeichnung sind Beispiele für die Anordnung der Führungspunkte schematisch dargestellt.

Haben wir bisher die horizontale Führung quer zum Gleis betrachtet, so ist nun auch die vertikale Abstützung und Gewichtsverteilung zu beachten. Beim Vorbild dienen Federn zur Aufnahme kurzzeitiger Stöße, während langzeitige Auflageänderungen, zum Beispiel beim Befahren von Neigungswechseln, über Ausgleichshebel kompensiert werden.

Dass nicht nur dies beim Modell, etwa der H0-01, anders ist, beschäftigt uns in der nächsten MEB-Ausgabe.

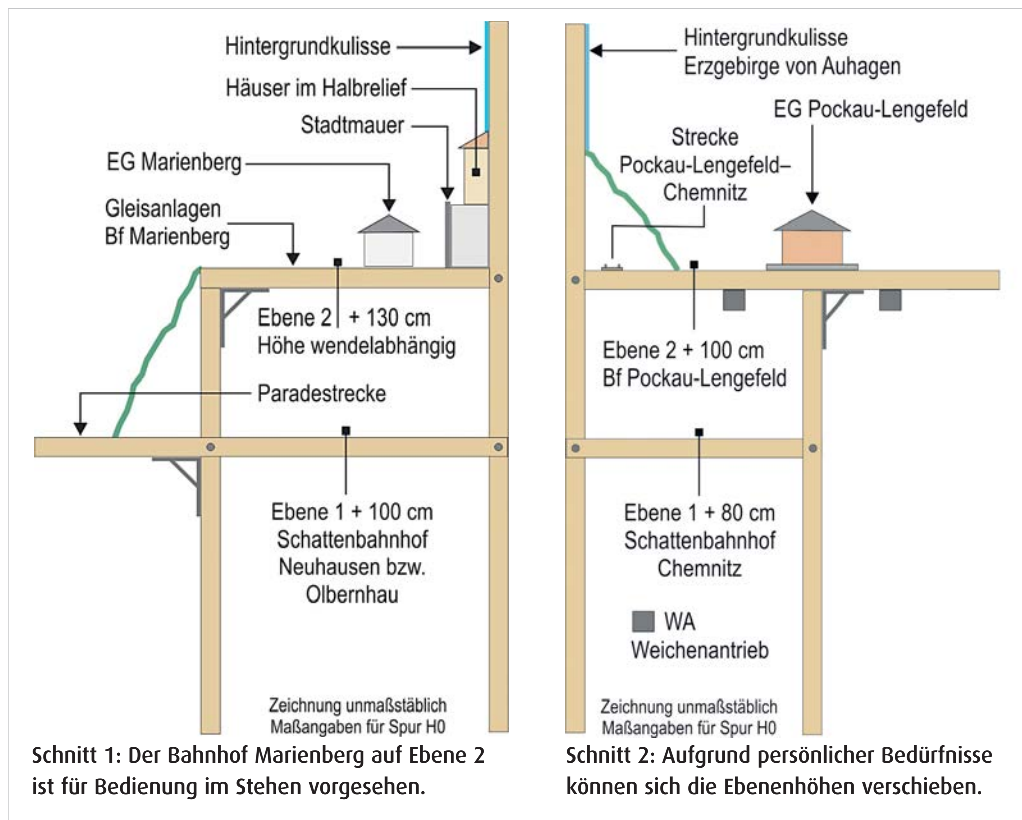
Dr. Rolf Brüning

Pockau-Lengefeld, Südseite: Der Eilzug Chemnitz – Marienberg (Sachs.), gezogen von einem U-Boot der Baureihe 119, fährt auf Gleis 2 ein.

Es ist unbestritten, der Platzbedarf für einen maßstäblichen Nachbau des Erzgebirgsbahnhofs Pockau-Lengefeld samt Bahnbetriebswerks zu Zeiten der DR-Epoche III würde in Baugröße H0 schnell normale Raumdimensionen sprengen und wohl alsbald die sprichwörtliche Turnhalle benötigen. Doch dies ist nicht beabsichtigt. Vielmehr soll das interessante Betriebsgeschehen daselbst für eine eigene Anlage adaptiert werden.

Wer vorhat, eine Modellbahnanlage, egal, welcher Spurweite, aufzubauen, ist gut beraten, im Vorfeld erst einmal ein so genanntes Pflichtenheft zu erstellen, in dem alle für einen reibungslosen Betrieb relevanten Daten erfasst werden. Dazu gehören beispielsweise die Radien im sichtbaren und im verdeckten Bereich, Maximalneigungen und -steigungen, Durchfahrtshöhen und Ähnliches. So ein Pflichtenheft dient auch als wichtige Grundlage zur Erstellung des eigentlichen Anlagenentwurfs.

Speziell im später nicht einsehbaren Anlagenbereich sind die Radien und Weichenwinkel schon wegen der Betriebssicherheit großzügig zu bemessen. Wer diesbezüglich knausert, der bekommt später garantiert die Rechnung in Form von Entgleisungen und Betriebsstörungen serviert. Wes-



Schnitt 1: Der Bahnhof Marienberg auf Ebene 2 ist für Bedienung im Stehen vorgesehen.

Schnitt 2: Aufgrund persönlicher Bedürfnisse können sich die Ebenenhöhen verschieben.



Das interessante Betriebsgeschehen im Bahnhof Pockau-Lengefeld der Epoche III auf einer Modellanlage in Szene zu setzen, ist die erklärte Absicht dieses Entwurfs.

Appetit-Macher

Teil II

halben der hier vorgestellte Anlagenentwurf nicht nur dies von vornherein berücksichtigt, sondern auch gleich potentiell schlecht zugängliche Bereiche durch herausnehmbare Anlagenteile (siehe Markierungen im gestalteten Anlagenplan auf Seite 58) besser erreichbar macht.

Vor Beginn unserer Anlagenvorschlag-Rundreise noch einige Anmerkungen zu den Höhenangaben: Sie beziehen sich auf die Nenngröße H0 und beruhen auf Erfahrungswerten.



Hin und wieder verirrt sich auch eine Reko-41 in den (Modell-)Bahnhof Pockau-Lengefeld, so hier auf dessen Nordseite.

Strecke nach Marienberg (Sachs.)
Wendel
Steigungsbeginn
Stw.
Bekohlung Wasserkran
Geländeteile zum Abnehmen für Aufbau- Service- und Reparaturarbeiten
Stw.
Rampe zur Holzverladung
Parade- und Entscheidungsstrecke
Ladestraße
Güterschuppen
Güterschuppen
Mauer
EG Marienberg (Sachs.)
EG Pockau-Lengefeld
Häuser (Halbrelief)
Kopf- und Seitenrampe
Rampe (Schrotthandel)
Stw.
städtisches Gaswerk (andeutungsweise)
Strecke nach Chemnitz
Kopf- und Seitenrampe
Zeichenmaßstab 1:20
Rastermaß: N 30, TT 40 und H0 50 cm

Auf einen Blick: Der in abgewandelter U-Form ausgeführte gestaltete Anlagenentwurf zeigt den Streckenverlauf und markiert die zu Servicezwecken herausnehmbaren Anlagenteile.

Natürlich können sie den eigenen Bedürfnissen angepasst werden. So ist die Bedienung von Pockau-Lengefeld im Sitzen, die von Marienberg im Stehen gedacht, was dem Betreiber auch eine gesundheitliche Note, nämlich die der Bewegung, offeriert.

Der Abstand zwischen der Bahnhofsplatte Pockau und dem Schattenbahnhof Chemnitz sollte in H0 mindestens 20 Zentimeter betragen, damit beispielsweise ein Eingriff bei den Unterflurweichenantrieben möglich ist. Der Schattenbahnhof Chemnitz ist für den Fall der erforderlichen Bein- respektive Kniefreiheit des Bedieners nach hinten platziert.



Pockau-Lengefeld, Nordseite: Mit dem Ferkeltaxi in seiner weinroten Lackierung fühlt man sich in der Epoche III zuhause.

Natürlich könnte er bei entsprechender Höhenposition auch weiter vorn untergebracht werden. Von einer Platzierung nicht unter, sondern hinter dem Bahnhof Pockau-Lengefeld ist dagegen wegen der Breite abzuraten, denn ein Zugriff wäre im Bedarfsfall nur über Behelfseinrichtungen, etwar ein Liegebrett, möglich.

Nun aber machen wir uns endlich auf die Reise. Sie führt uns vom Bahnhof Pockau-Lengefeld nach Chemnitz. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof folgt unser Zug der durch die Vegetation gut getarnten Strecke in den hinteren Anlagenbereich und kommt vis-á-vis auf der anderen Anlagenseite wieder zum Vorschein. Da die Strecke bis zum Schattenbahnhof Chemnitz relativ lang ist, soll die Zuggarnitur ja schließlich zwischendurch mal wieder zu sehen sein. Dies geschieht auf der Parade- und Entscheidungsstrecke.

Auf der Parade- und Entscheidungsstrecke

Letztere Bezeichnung hat durchaus ihren Grund und beruht auf persönlicher Erfahrung: Wird nach längerer Pause wieder Betrieb gemacht, weiß



man unter Umständen nicht mehr, welcher Zug im Schattenbahnhof auf welchem Gleis steht. Es sei denn, man hat eine Kamera installiert oder elektronische Zugerkennungen. Die einfachste und naheliegende Möglichkeit ist die einer Sichtstrecke. Befährt ein Güter- oder Personenzug diesen Streckenabschnitt, bleibt noch genügend Zeit, um ihn in ein freies Bahnhofsgleis zu leiten oder eine zugkonforme Fahrstraße zu stellen.

Steht für unseren Zug nach Chemnitz die Weiche Wx auf links beziehungsweise gerade, fährt unsere Garnitur in den Neigungsabschnitt der Wendel und weiter in den Schattenbahnhof Chemnitz. Die Anzahl der beiderseitig angebundenen Gleise kann nach persönlichen Vorlieben, den Platzverhältnissen entsprechend erweitert werden.

Steht die Weiche Wx auf rechts beziehungsweise abzweigend, fährt unser Zug wieder Richtung Pockau-Lengefeld und trifft auf der Olbernhauer Strecke ein. Dieser Rundkurs ist gedacht zum unterbrechungsfreien Einfahren von Triebfahrzeugen. In den Kehrschleifen-Schattenbahnhöfen kommen ja die Züge aufgrund der Gleisfreimeldung automatisch zum Stehen.

Fährt ein Zug nun von Chemnitz nach Pockau-Lengefeld und passiert die Entscheidungsstrecke, so verbleiben in dem gezeichneten H0-Anlagenvorschlag noch etwa 14 Meter Streckenlänge und dafür

Getarnte Fahrt unters Modellerzgbirge

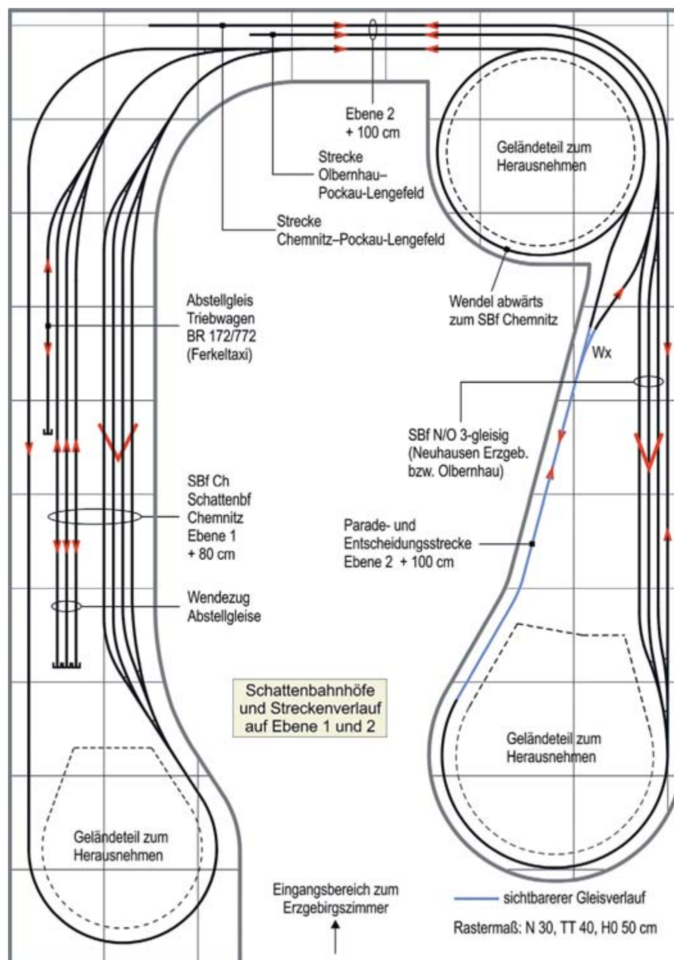
mit genügend Zeit, zu entscheiden, in welches Bahnhofsgleis der Zug geleitet werden soll.

Die Züge Richtung Olbernhau verlassen den Bahnhof links vom Bw und fahren hinter dem Lokschuppen getarnt unters Erzgebirge zum Schattenbahnhof Olbernhau beziehungsweise Neuhausen. Erst beim Verlassen dieses Schattenbahnhofs befahren sie die Entscheidungsstrecke. Dieses Streckenstück wird von beiden Bahnlinien genutzt. Mit einer gezielt eingesetzten Gleisfreimeldung können Kollisionen relativ leicht vermieden werden.

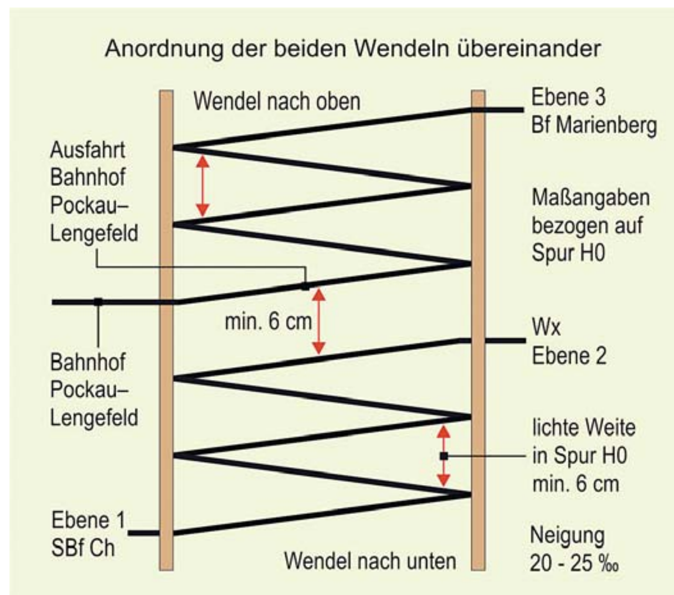
Nun zur Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg. Vorbildorientiert liegen die Ausfahrgleise samt zugehörigen Weichen auf Höhe des Bw bereits in der Steigung. In unserem Fall muss die Strecke bis zur Einfahrt in die Wendel fünf bis sechs Zentimeter an Höhe gewinnen, was etwa 20 bis 25 Promill entspricht.

Manfred Peter/hc

Teil 3 folgt demnächst

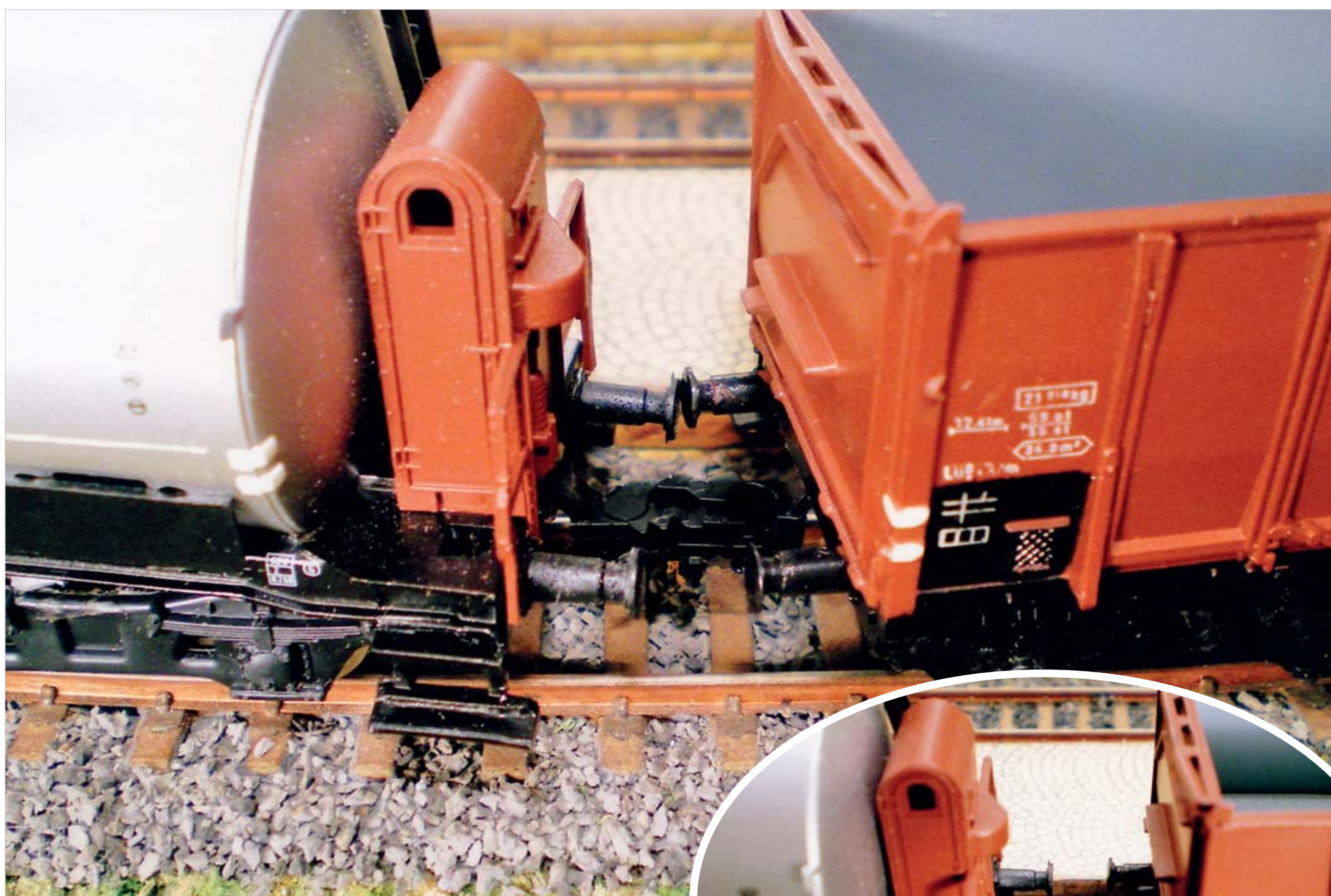


Zur Realisierung des Anlagenprojekts bedarf es in H0 eines größeren Zimmers. Überm SBf Chemnitz ist der Bf Pockau-Lengefeld platziert.



Fotos, Graphik: Ingrid u. Manfred Peter

Aha-Effekt: Durch planerische Umsicht lassen sich die beiden Wendeln überaus platzsparend übereinander platzieren.



Vorher (kl. Bild r.) und nachher (Bild oben): Zwei alte Piko-Wagen, mit der typischen Bügelkupplung ausgerüstet, stehen nach dem Umbau selbst im Gleisbogen nahezu Puffer an Puffer.

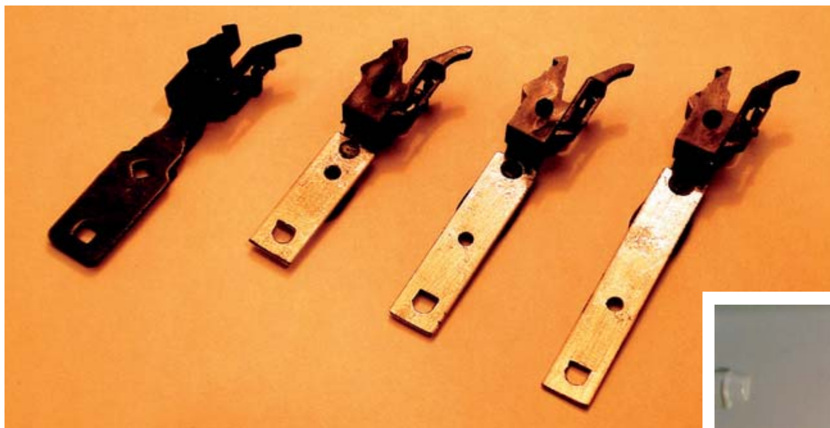
Man sieht sie immer noch: Auf Heimanlagen und selbst bei Modellbahnausstellungen sind die guten alten H0-Wagenmodelle von Piko präsent, deren Bügelkupplungen allerdings große Abstände provozieren.

Kombi-Kupplung

Einst waren sie ein begehrtes Tauschobjekt mit Modellbahnfreunden „im Westen", wie man damals sagte: Die alten Piko-Wagenmodelle von früher, jedenfalls von vor 1992, sind noch allenthalben im H0-Betriebseinsatz.

Leider sieht man sie zumeist noch immer mit der alten Bügelkupplung ausgerüstet, wodurch im Zugverband unschön große Abstände zwischen den Puffern entstehen. Das kann und sollte man auch ändern, indem man die vorhandene Kupplungslasche mit einem Kupplungskopf der bewährten Profikupplung von Fleischmann versieht.

Dieser Umbau ist relativ einfach! Man entfernt zunächst den Kupplungsbügel und biegt die beiden kleinen Lagerlaschen auseinander beziehungsweise planiert die ganze Kupplungslasche im Schraub-



Nach Anleitung: Die drei rechten Kupplungen, noch ohne Farbgebung, sind mit Eigenbau-Kupplungslaschen versehen.



Zeigen nach dem Umbau einen kurzen Kuppelabstand: Städte-Express-Wagen und Reko-Speisewagen (r.) auf einem geraden Gleisabschnitt.

stock zu einem flachen Blechteil. Die beiden seitlichen Lagerlaschen werden abgeschnitten und die Kupplungslasche auf das Längenmaß von 15, 21 oder 27 Millimetern zugeschnitten. Dieses Maß richtet sich nach der entfernten Bügelkupplung beziehungsweise nach dem Fahrzeugtyp.

Das Maß 15 gilt in der Regel für alle zweiachsigen Wagen

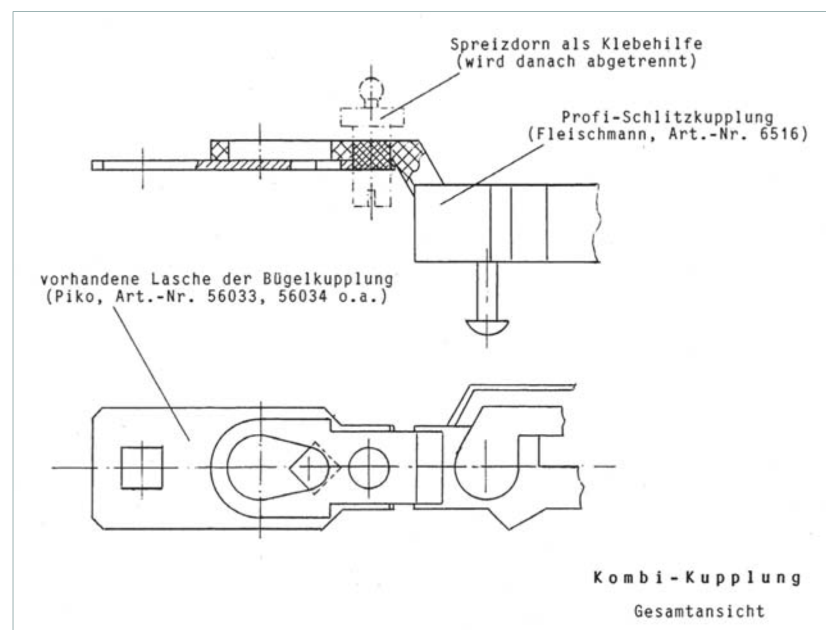
Laschenlänge je nach Wagentyp

und die meisten vierachsigen Güterwagen. Maß 21 gilt unter anderem für die Y-Schnellzugwagen, zum Beispiel für die Städte-Express-Wagen. Maß 27 gilt für die vierachsigen Reko-Wagen, also auch Städte-Express-Speisewagen. Bei den älteren Modernisierungswagen sollte man mit Rücksicht auf die Gummiwulstübergänge das Maß 15 auf 16,5 mm erhöhen.

Da die Kupplungslasche später mit der Profikupplung durch Kleben verbunden wird, ist es ratsam, die Lasche zwecks Fixierung und Arretierung am abgeschnittenen Ende mit einer Bohrung im Durchmesser 1,8 mm und die abgeschnittene Fläche mit einer 45-Grad-Fase zu versehen (siehe Zeichnungen). Von der Profi-Schlitzkupplung (Fleischmann, Art.-Nr. 6516) trennt man das Teil oberhalb des Schlitzes ab und feilt die Schnittstelle bündig sauber. Um ein späteres Einhängen der Kupplungsfeder (Piko, Art.-Nr. 56025) zu ermöglichen, ist es bei Kupplungen mit kurzen Kupplungslaschen erforderlich, die Aufnahmebohrung der Profikupplung auf einen Durchmesser von 3 mm aufzubohren, eine zweite Bohrung mit einem Durchmesser von 2 mm vorzunehmen und diese beiden Bohrungen durch das Sägen oder das Feilen zu verbinden (siehe auch Zeichnung).

Der der Kupplung beiliegende Spreizdorn ist eine willkommene Hilfe zum Fixieren und Arretieren beim Klebevorgang. Zuvor sollte man den Dorn aber etwas kürzen beziehungsweise die Rastnasen am Spreizende entfernen.

Mit Zweikomponenten-Kleber werden Lasche und Kupplungskopf zusammengeklebt, wobei der Spreizdorn nicht ganz bis zum Anschlag hineingesteckt werden sollte, um später das Abschneiden zu erleichtern. Nach dem Aushärten des Klebers werden die beiden überstehenden Enden des Spreizdorns entfernt und beide Flächen bündig sauber gefeilt. Der Einbau der Kupplung ist unproblematisch, zumal am Fahrzeug selbst keine baulichen Veränderungen erforderlich sind.



Auf einen Blick: Aus der An- und Aufsicht ist das Prinzipielle des Kupplungsumbaus klar und deutlich zu entnehmen.

Da die älteren Piko-Wagenmodelle keine Kurzkupplungs-Kinematik besitzen, ist natürlich ein fast Puffer-an-Puffer-Fahren nicht möglich. Doch Versuche und Messungen haben ergeben, dass der Pufferabstand in der Geraden immerhin von zirka 9 auf rund 2,5 mm verringert werden konnte. Dieser Abstand ist aber auch nötig, um bei einem Gleisradius von 380 oder auch 360 mm eine gefährdende Pufferberührung oder gar Überpufferung zu vermeiden.

Beim Kuppeln mit Fahrzeugen, die mit Kurzkupplungs-Kinematik ausgerüstet sind, liegt

Erfreulich gering: Der Pufferabstand

der Pufferabstand in der Geraden sogar nur bei etwa 1,5 mm. In der Höhe stimmt die geänderte Kupplung mit denen heutiger Fahrzeuge mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 gut überein. Durch Biegen der Kupplungsaufnahme (vorausgesetzt, sie besteht noch aus Blech) am Fahrzeug ist eine leichte Korrektur möglich.

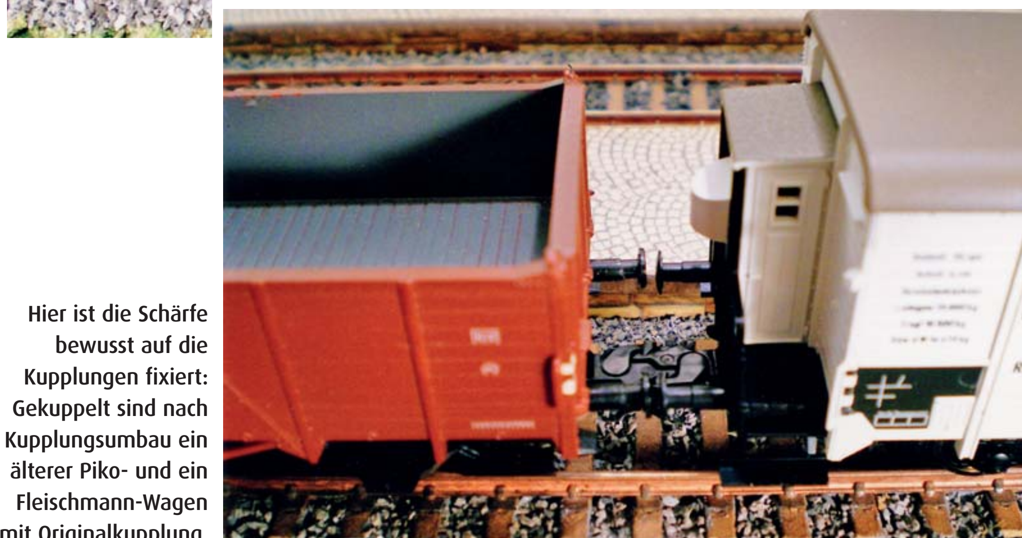
Wer sich zum Zerstören der Bügelkupplung nicht entschließen kann, der kann die Kupplungslasche auch aus Blechstreifen 5 x 0,5 mm (St oder Ms) selbst herstellen. Als Aufnahmeöffnung genügt eine Bohrung mit einem Durchmesser von 2 mm, die zur entsprechenden Seite hin mit einer Dreikant-Nadelfeile abgeflacht wird. Als Einhängeöffnung für die Kupplungsfeder ist eine 1,5-mm-Bohrung völlig ausreichend (siehe Zeichnung).

Joachim Schnitzer (†)

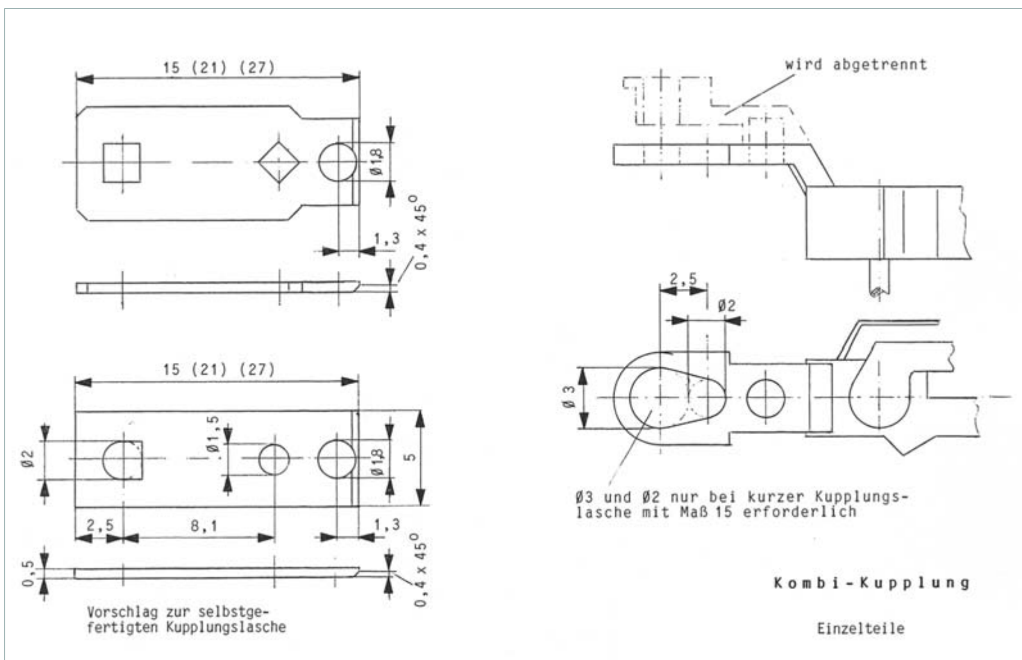


Die beiden Piko-Zweiachser machen nach dem Kupplungsumbau auch in einem Gleisbogen eine nun wesentlich überzeugendere Figur.

Fotos, Zeichnungen: Schnitzer



Hier ist die Schärfe bewusst auf die Kupplungen fixiert: Gekuppelt sind nach Kupplungsumbau ein älterer Piko- und ein Fleischmann-Wagen mit Originalkupplung.



Die Einzelteile im Überblick: Wer die Bügelkupplung nicht zerstören will, kann die Kupplungslasche auch aus Blechstreifen herstellen.



Das ADE-/Hobbytrade-Modell gibt das typische, aktuelle Traxx-Gesicht hervorragend wieder.

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung; ausgezeichnete Lackierung und Bedruckung; insgesamt gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Etwas zu laut und geringfügig zu langsam*

PREIS *218 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Die niedersächsische Bahngesellschaft Metronom nutzt die P 160 DE vor ihren vertakteten Nahverkehrszügen. Ein H0-Modell liefert ADE.

Im Takt

Nein, vom Weihnachtsmann bekam die Metronom GmbH die 246 007 nicht, auch wenn der Taufname der Lok, „Himmelpforten", das andeuten könnte. Ein paar Millionen Euro flossen aufs Bombardier-Konto, bevor eine der modernsten Diesellokomotiven auf der nichtelektrifizierten Metronom-Strecke zwischen (Hamburg –) Stade und Cuxhaven zum Einsatz kommen konnte.

So viel Geld muss der H0-Bahner nicht hinlegen, um eine maßstäblich verkleinerte Kopie des Vorbilds zu erhalten. Für etwas mehr als 200 Euro gibt es das 1:87-Modell.

Die Fahrzeugdetails lassen kaum einen Wunsch offen: Die Drehgestelle sind detailreich nachgebildet und die auffälligen, gelochten Bremsscheiben auf den Radsätzen glaubwürdig wiedergegeben. Der übrige Fahrzeugrahmen mit seinen zahlreichen Anbauten wurde dem Vorbild möglichst exakt nachempfunden. Lediglich die Zug- und Druckstangen am Fahrzeugboden sind etwas simpel ausgefallen. Dazu muss man aber sehr genau hinsehen. Auffällig sind feine Scheibenwischer sowie eingesteckte metallene Griffstangen. Auch die Dachpartie inklusive des großen Lüfters gibt das Vorbild gut wieder. Klare, perfekt eingesetzte Scheiben geben den Blick frei in den nachgebildeten Führerstand. Die Lackierung ist konturenscharf und makellos. Sehr ansehnlich ist die Bedruckung, inklusive der zahlreichen Piktogramme und kleinen Anschriftenfelder, die eine moderne Lok zieren. Das Gleichstrommodell setzt sich bei rund 2 Volt mit etwa 5 km/h in Bewegung und bei etwa 4,5 Volt erkennt man die LED-Stirnbeleuchtung. Bei 12 Volt erreicht das H0-Modell eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h (Vorbildhöchstgeschwindigkeit 160 km/h). Insgesamt zeigt 246 007 von ADE ein ausgewogenes Fahrverhalten, ist im Vergleich zu vergleichbaren Neukonstruktionen ein bisschen zu laut.

Einem H0-Taktverkehr steht mit der Metronom-Lok von ADE nichts im Wege. *S. Alkofer*



Die überwiegend dreifarbige Lackierung in Gelb, Weiß und Blau kann wie die freistehenden Details überzeugen.



Der Antrieb der 246 007 ist geradezu klassisch mit einem Mittelmotor und der Kraftübertragung mittels Kardanwellen auf alle Lokachsen.



BLITZ-LICHT

▶Roco 10 002 mit Öltender



Nach der 10 001 im Jahr 2011 erschien bei Roco nun die Schwestermaschine 10 002. Die beiden Loks der Baureihe unterschieden sich zunächst in der Art der Feuerung. 10 001 war kohlegefeuert mit einer Ölzusatzfeuerung. 10 002 hingegen erhielt eine Ölhauptfeuerung, auf die 10 001 später ebenfalls umgerüstet wurde. Roco hat die Vorbildunterschiede wie den nun geschlossenen Tender gekonnt umgesetzt. Wie die H0-10 001 ist die Schwesterlokomotive auch mit Zylinderdampf erhältlich, der allerdings eine Zuzahlung von 240 Euro erfordert. Ein ausführlicher Test der Schwesterlok erschien im MEB 6/2011. *K. Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Perfekte Detaillierung; korrekte Umsetzung der Vorbildunterschiede; innovative Digitaltechnik*

KONTRA *Preis für Version mit Zylinderdampf*

PREIS *599 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Zwei von acht: Die Roco-110 zieht den Halbgepäckwagen BDms 272 sowie einen Bm 234.

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Detaillierung; tadellose Bedruckung; einwandfreier Lauf*

KONTRA *Die Wagenkästen sind teilweise verzogen*

PREIS *Zirka 56 Euro (Einzelwagen) bis 175 Euro (Dreier-Set)*

URTEILE

Unter den vielen neuen Wagenmodellen von L.S.Models finden sich auch vier Packungen, mit denen der D 347 Köln – Berlin komplett nachgebildet werden kann.

Wir fahren nach Berlin

Auf den Seiten 32 bis 35 haben wir Ihnen den D 347 vorgestellt. Hier folgen die Modelle.

Jede der sechs Wagengattungen, die im Vorbildzug zu finden war, wurde auch von L.S. nachgebildet. Wer genügend Platz und genügend lange Gleise auf seiner Anlage hat, der kann sich einen wirklich schönen Zug leisten. War die Farbgebung ozeanblau/elfenbein auch bei deren Einführung verpönt, hat sich der Groll mittlerweile bei den meisten Eisenbahnfreunden verzogen und man freut sich an schon lange vergangenen Zeiten.

Und man wird bei diesen Modellen mit Details erfreut, die weit über das übliche Maß der Großserie hinausgehen. Die Übergangsbleche an den Stirnseiten beispielsweise sind nicht nur bedruckt, sie lassen sich auch klappen, je nach Stellung des Wagens im Zug. Unter dem Wagenboden sticht nicht nur die vollständige Bremseinrichtung ins Auge, sondern auch freistehende Kabelstränge, die an die Apperatekästen angeschlossen sind, begeistern. Auch an den Drehgestellen erkennt man zahlreiche Details, zum Beispiel die Leitungen der Gleitschutzeinrichtung zu den Achslagern oder das komplette Bremsgestänge.

Die Inneneinrichtung verdient einen ausführlichen Blick durch die makellos eingesetzten Fenster: Die Gangseite der Abteiltrennwände ist vollständig bedruckt, Raucher-/Nichtraucher-Symbole sind genauso zu erkennen wie die Lüftergitter in den Türen und die Zettelhalter für die Reservierungen. In den Abteilen sind die Kopfstützen in der ersten Klasse weiß abgesetzt, oberhalb sind die Gepäckablagen zu erkennen. Eines der Bm 234-Modelle ist mit Scheibenbremsen (im Drehgestellinneren tatsächlich nachgebildet) und Klapptrittstufen ausgerüstet. In dieser modernisierten Variante ist auch die Polsterfarbe mit Goldbraun richtig wiedergegeben. Im Halbspeisewagen der Bauart ARmh 216 (ehemals ein „Kakadu") wurden auch die Vorhänge im Speiseraum nachgebildet.



Der Ausstattungsstandard der einzelnen Wagen weicht teilweise voneinander ab: Rechts sind die Trittstufen fein geätzt, links eher plump.



Fotos: A. Bauer-Portner

Anschriften, Detaillierung und Inneneinrichtung der Wagenserie suchen ihresgleichen. Man beachte die Piktogramme an den Fenstern.

So weit, so gut. Bei der ersten Probeaufstellung ist sofort aufgefallen, dass die Puffer bei einigen Wagen nicht fluchten wollen. Auch die Dächer und die Farbtrennkanten liegen oft nicht auf der selben Höhe. Grund sind die teilweise deutlich verzogenen Wagenunterteile. Dies schmälert den ansonsten guten Eindruck des Modellzuges deutlich. Jedoch: Sehen Sie sich doch noch einmal unser Aufmacherbild auf Seite 32 an, und dort den Übergang zwischen den ersten beiden Wagen. Hat L.S.Models doch alles richtig gemacht? *A. Bauer-Portner*


Foto: Bauer-Portner

Mit dem formneuen Bt IC lassen sich die SBB-Pendelzüge in der aktuellen Farbgebung nachstellen.

Fleischmann ergänzt die EW IV-Züge in N mit neuem Steuerwagen.

Nicht nur geschoben

Durch die so genannte Modulbildung laufen die Steuerwagen bei den SBB manchmal nicht nur an einem Zugende. Es werden dann Verstärkermodule angehängt, oft auch am Steuerwagen-Zugende. Für solche Fälle ist die geschlossene Frontschürze im neuen Fleischmann-Modell abziehbar ausgeführt. Das Einstecken einer Kupplung in die NEM-Aufnahme ist somit möglich.

Das mit Innenbeleuchtung und mit Fahrtrichtung wechselnder Stirnbeleuchtung ausgestatte Modell läaat sich über den eingebauten Decoder in allen Funktionen vorbildgerecht ansteuern. Dazu gehören auch die Führerstandsbeleuchtung und das Fernlicht. Die leichten Farbabweichungen im Vergleich zu den EW IV-Wagen und am Führerstand fallen nicht sehr ins Gewicht. Stärker fällt mir die unterschiedliche Höhenlage des neuen Steuerwagens im Vergleich zu den aus älteren Roco-Formen stammenden passenden EW IV-Wagen auf. Die größere Höhe ist der Betriebssicherheit geschuldet, die im Bereich der Drehgestelle angesteckten Schürzen lassen nur wenig Spielraum für eine niedrigere Lage über dem Gleis. *ABP*

AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere Bedruckung; stimmige Proportionen; digital schaltbare Funktionen*

KONTRA *Leichte Farbabweichungen; Höhenlage*

PREIS *79,90 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ▲


Foto: Rainer Albrecht

In der dunkelgrünen Ursprungslackierung zeigt sich dieses Modell.

Bei Brawa ist eine ganze Serie neuer Reisezugwagen aus Halberstadt für N erschienen.

Universalwagen

Die Neubauwagen des Raw Halberstadt waren anfangs überwiegend in Fernreisezügen zu sehen, sowohl international als auch in den Städteexpresszügen. Später kamen die besser passenden Nahverkehrszüge hinzu, zuletzt in den jeweils aktuellen Farben der DB AG (mintgrün, verkehsrot).

Viele Varianten sind bei Brawa schon lieferbar oder angekündigt. Alle Modelle zeichnen sich durch feine Details und umfangreiche Bedruckung aus. Die Nachbildung der Fensterbauart kann überzeugen, auch wenn die untere Hälfte etwas tief im Rahmen liegt. Problematisch sind die Kuppeleigenschaften: Trotz des zu großen Wagenabstandes beim Einsatz von Kurzkupplungen kann es in sehr engen Radien zu Entgleisungen kommen, da die Kulissenführung zu wenig weit auslenkt. Ein schönes Einsatzbild eines langen Halberstädters finden Sie auf Seite 35. *ABP*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung und Bedruckung; schöne Nachbildung der Übersetzfenster*

KONTRA *Etwas zu hoch liegend; großer Kuppelabstand*

PREIS *Zirka 31 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ▲

Con-Cor liefert erneut einen legendären US-Triebzug der 1930er-Jahre in H0.

COMET

Der US-Modellbahnhersteller Con-Cor hat sich der Geschichte der US-Triebzüge verschrieben. Jüngstes Modell ist der dreiteilige „Comet“ der Eisenbahngesellschaft New Haven. Das Vorbild entstand 1934/35 bei der Goodyear-Zeppelin Corporation. Das Gehäuse wurde perfekt wiedergeben. Die Fenster sind passgenau und erlauben den Blick auf die Inneneinrichtung. An beiden Enden besitzt der Zug ein zweiachsiges Drehgestell, zwischen den Wagen sind zweiachsige Jakobsdrehgestelle eingebaut. Im Modell wird nur ein Endwagen angetrieben. Die Wagen werden mittels starker Magnete gekuppelt. Ein achtpoliger im Faltenbalg integrierter Stecker verbindet die Wagen elektrisch untereinander und zentriert sie mechanisch beim Zusammenstecken. Die Fahreigenschaften des Zuges sind sehr gut. *David Hruza/al*

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragendes Modell; exzellente Lackierung und Bedruckung; gute Fahreigenschaften; komplett zugerüstet*

KONTRA *Limitierte Serie*

PREIS *460 US-$*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ▲


Foto: Bauer-Portner

Die 1930er-Jahre waren in den USA eine Hochzeit der Triebzüge.

Mit dem neuen H0-Zetros von Herpa gibt es kaum ein Hindernis mehr.

Neuer Offroader



Foto: Rainer Albrecht

Originalgetreue Farbgebung und sehr saubere Formen zeichnen das Modell aus.

Der Daimler-Konzern stellte 2010 seine neue, schwere geländegängige Fahrzeugserie Zetros vor. Herpa bedachte die moderne Allradfamile mit einem 1:87-Modell. Es besitzt einen Ladekran mit einer kurzen Pritsche. Alle wichtigen Details, auch an der Unterseite sind maßstäblich wiedergegeben. Die Reifen aus Weichkunststoff sind vorbildlich profiliert. Kran und Abstützungen sind in den wichtigsten Funktionen beweglich. Wünschenswert wären silberfarbene Felgen. *R. Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Interessantes Fahrzeug; gute Proportionen; saubere Gravuren.*

KONTRA *Preis*

PREIS *32,50 Euro*

URTEILE

Der Bagger T174-2 von Busch bereichert viele H0-Schrottplätze.

Mobilbagger



Foto: A. Bauer-Portner

Fast alle Teile sind am Modell beweglich ausgeführt.

Passend zum T174-1 aus dem VEB-Weimar-Werk gibt es von Busch nun die Version des T174-2. Der Bagger wurde ab 1976 hergestellt und besitzt im Gegensatz zur ersten Serie zusätzlich eine hydraulische Abstützung. Der Ausleger, der Greifer und der Oberwagen sind beim Modell beweglich. Auch die Abstützung kann vorbildgerecht nach unten geklappt werden und bietet der Maschine einen sicheren Stand bei der Arbeit. Die Beschriftung der Ausleger mit den Arbeitsschutzhinweisen ist korrekt wiedergegeben. Mit einem Schrottgreifer ausgerüstet findet der Bagger bis heute auf Schrottplätzen Arbeit. *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO *Viele bewegliche Teile; saubere Bedruckung*

KONTRA *Preis*

PREIS *25,99 Euro (UVP)*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶ Espewe Anhänger in H0



Foto: Rainer Albrecht

Er prägte das Bild der DDR-Landwirtschaft ganz besonders, der Anhänger HW 80 aus dem VEB Fahrzeugwerk Ernst Grube Werdau. Der HW 80 mit dem Schwerhäckselaufbau Typ Oschatz dient zum Transport von Häckselgut und Strohballen. Der Anhänger stellt die ab 1984 gefertigte Version dar und gibt die Proportionen seines Vorbildes gut wieder. Leider wurde innen auf eine Gravur der Seitenwände verzichtet, was bei einem beladenen Anhänger aber nicht auffällt. Die Bordwände sind etwas massiv ausgeführt. Das Espewe-Modell wird von der Firma Busch gefertigt und vertrieben. *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stabile Ausführung; stimmige Proportionen*

KONTRA *Massive Bordwände; keine Innengravur*

PREIS *12,99 Euro (UVP)*

URTEILE

Noch liefert einen Holder-Einachsschlepper für die Baugrößen H0, TT und N aus.

Holder-Hilfe



Foto: A. Bauer-Portner

Fahrer inklusive: Der schwäbische Einachs-Schlepper von Noch.

Für Kleinbauern, die sich keinen vollwerigen Traktor leisten konnten, bot die schwäbische Firma Holder aus Metzingen Einachs-Schlepper an.
Noch hat einen E 14 nachgebildet, der ab 1971 ausgeliefert wurde. Die Bemalung des kleinen Fahrzeugs ist teilweise etwas unsauber. Auch in Details entspricht das Modell nicht dem Vorbild. Dennoch bereichert es Anlagen nach westdeutschem Vorbild. *kf*

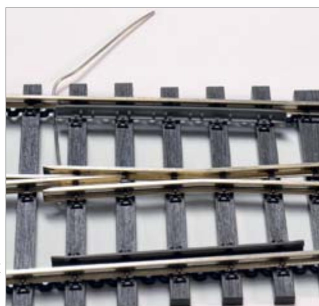
AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; Vorbildwahl*

KONTRA *Details, Bemalung*

PREIS *8,99 Euro (UVP)*

URTEILE





Fotos (3): Rainer Albrecht

Ein sauber ausgeführtes Herzstück, fein zulaufende Zungen mit zugehörigem Zungenverschluss, der im Modell als (isolierende) Stellstange dient, das sind nur einige der vielen Highlights der Modellweiche.

Das maßstäbliche Gleissystem von Weinert nimmt nun Konturen an.

Meine Weiche

Wäre ich kein N-Bahner, dies wäre wohl auch meine Weiche. War zunächst aus der Serie „Mein Gleis" nur das Flexgleis lieferbar, überzeugen nun die erste Weiche und einige Zubehörteile die H0-Gleisliebhaber. Immer feinere Fahrzeugmodelle schreien geradezu nach einem maßstäblichen und detaillierten Fahrweg. Dieser liegt nun erstmals in Großserienqualität vor. Die satte 375 mm lange Weiche bildet das Vorbild ohne Kompromisse nach. Es ist die kleinste Standardweiche aus Reichsbahnzeiten, eine EW 49-190 1:9, die im abzweigenden Strang wegen des Radius von 190 Metern mit gerade mal 40 km/h befahren werden darf. Feinste Kleineisennachbildungen, ein feiner Zungenverschluss (Stellstange) und vorbildgerecht durchgehende Zungenschienen zeichnen einen Meilenstein im Modellbau aus. Was will man mehr? Mehr! *ABP*

AUF EINEN BLICK

PRO *Weichengeometrie; Schwellenlage; Kleineisennachbildung u. v. m. entsprechen exakt dem Vorbild; befahrbar mit NEM-Radsätzen*

KONTRA –

PREIS *38,80 Euro*

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

MO-Miniatur bietet eine detaillierte Bereicherung für jeden N-Bauernhof an.

Kleiner Claas



Fotos (2): Bauer-Portner

Nagelneu am Bauernhof eingetroffen ist der Mähdrescher.

Der „Claas Super Automatic" war ein gezogener Mähdrescher, der in den 1960er-Jahren manchen Schlepper an die Leistungsgrenze brachte. Im Maßstab 1:160 ist das kein Problem. Das schmucke und zierliche Modell dient nur der Ausschmückung, das aber ganz vorzüglich. Das Resin-Modell ist sauber lackiert und mit Messing-Teilen verfeinert. Die vollständige Beschriftung ist mit feinen Abziehbildern tadellos ausgefallen. Nähere Infos unter www.mo-miniatur.com *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO *Feinste Details; geätzte Teile; saubere Lackierung und Beschriftung*

KONTRA *Ziemlich empfindlich*

PREIS *Zirka 27 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶Hornby: Stellwerk in N



Das kleine Stellwerk benötigt nur einen ebenen Untergrund, schon ist die Anlage um ein schön wirkendes Gebäude reicher. Das aus Spezialkunststoff hergestellte Modell ist bereits fertig bemalt. Sehr schön sind die feinen eingesetzten Fenster, auch die Proportionen wirken maßstäblich. Bei genauerem Hinsehen fällt der etwas dicke Farbauftrag auf. Auch einzelne Kleberreste stören den Detaileindruck. Am Treppenaufgang sind die Materialstärken ziemlich robust. Dennoch, wer wenig Zeit für die Ausgestaltung seiner Modelllandschaft aufbringen kann, ist mit dem netten und universell einsetzbaren Gebäude gut bedient. *ABP*

AUF EINEN BLICK

PRO *Fix und fertig; weitgehend stimmige Proportionen*

KONTRA *Lackierung etwas dick; teilweise unsauber verklebt*

PREIS *Zirka 10 Euro*

URTEILE



Fahrwerks- und Kesseldetaillierung sowie die Farbgebung der neuen Roco-Lok sind über fast jeden Zweifel erhaben. Die Luftbehälter werden bei den Serienmodellen korrekt in roter Farbe ausgeführt.

In nur zwei Exemplaren wurde die Einheitsdampflok der Baureihe 23 an die DRG geliefert. Eines davon nahm sich Roco für die Umsetzung in den Maßstab 1:87 zum Vorbild.

Muster aus Elbing

Auf den Fabrikschildern des neuen Roco-Modells ist „F. Schichau Elbing" als Hersteller angegeben. Das 1837 gegründete Maschinenbauunternehmen im heute polnischen Elblag machte sich vor allem als Schiffsbauwerft einen Namen. Doch auch Lokomotiven spielten eine wichtige Rolle. Allein fast 1500 Einheitsloks verließen bis 1945 das Werk. Da fielen die beiden 23 kaum ins Gewicht. 800 Loks dieser Baureihe sollten für das 1000-jährige Reich bestellt werden. Daraus wurde nichts.

Die beiden 1941 gelieferten Baumusterloks verblieben nach dem Krieg im Bestand der DR. 23 001 erhielt 1961 einen Reko-Kessel, wie er auch in die Reko-50 der DR eingebaut wurde. Die Schwesterlok 23 002 wurde nicht umgebaut, sondern 1967 ausgemustert und zerlegt. Doch auch von 23 001, noch in 35 2001 umgenummert, ist nichts übriggeblieben. Sie wurde 1973 in Cottbus verschrottet.



Roco wählte den nur wenige Jahre währenden Zustand der 23 nach der Auslieferung 1941.





Bewährte Antriebskonzeption: Tendermotor mit Schwungmasse, Kardanwelle zur Lok.



Für alle Dampfloks aus dem Hause Roco wird eine neue, transportsichere und vitrinenähnliche Verpackung eingeführt.

Bei der Konstruktion des geplanten P 8-Nachfolgers legte die DRG Wert darauf, viele Baugruppen von der 50 zu übernehmen. Insbesondere Kessel und Tender stammen von dieser Baureihe. Von diesem Prinzip profitierte wohl auch Roco, als es darum ging, den Lokomotiv-Einzelgänger im Modell zu verwirklichen.

Es sei vorweggenommen, in wenigen kleinen Details ist die Bauteil-Übernahme nicht ganz geglückt: Die Windleitbleche müssten, zieht man die wenigen bekannten Vorbildfotos zu Rate, nach vorne etwas verlängert und unten abgerundet sein. Wohl stimmt auch die Neigung der Frontschürze nicht ganz. Die Zylinderform weicht etwas vom Vorbild ab. Das war es im Wesentlichen. Die wenigen Kompromisse sind wohl Kostengründen geschuldet.

Viel wichtiger: Das neue Modell macht im Ganzen einen einwandfreien Eindruck. Das seidenmatte Schwarz ist genau so schön ausgefallen wie die Lackierung des Fahrwerks und der Räder, bei denen auch die Radreifen und Achsen in einheitlichem Rot erstrahlen. Die Bedruckung aller vier Lokseiten ist vollständig und detailscharf. Am Kessel überzeugen viele feine, angesetzte Teile. Die Handräder an den Domen sind durchbrochen. Im Führerhaus glänzt eine silberne Ölkanne und lenkt etwas von den dort sichtbaren Kabelverbindungen ab. Der Antriebsstrang mit der Kardanwelle wird jedoch weitgehend durch die beiden Blenden oberhalb der Führerstandsaufstiege verdeckt.

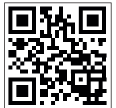
Schöne Details für ein Lokmodell aus unschönen Zeiten.

Der Motor im Tender treibt eben nicht nur zwei Tenderachsen (mit vier Haftreifen bestückt), sondern auch die letzte Kuppelachse an. Das Getriebe wird durch Feuerbüchse und Aschkasten vollständig versteckt. Die beiden vorderen Kuppelachsen, deren zweite mit Höhenspiel federnd gelagert ist, werden über die Kuppelstangen mitgenommen. Eine freie Durchsicht unter dem Kessel ist so gewährleistet. Etwas unschön ist in diesem Zusammenhang die störend ins Auge fallende Stromabnahme über Spurkranzschleifer an den drei Kuppelachsen.

Die Fahreigenschaften sind im Digitalbetrieb von der Kriech- bis zur vorbildgerechten Höchstgeschwindigkeit absolut ausgewogen. Die vielfältigen Soundfunktionen und die warmweiße LED-Beleuchtung sind ohne Makel.

Bleibt die Frage nach den Einsatzmöglichkeiten des neuen Roco-Modells. Soll etwa ein Fronturlauber- oder Lazarettzug gezogen werden? Viele Modellbahner werden vielleicht doch lieber auf eine DR-Version aus Friedenszeiten warten. *A. Bauer-Portner*

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und schauen Sie sich einen kurzen Film vom fahrenden Modell an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR







Räder und Gestänge machen einen ziemlich perfekten Eindruck, wäre da nicht die simple Blech-Schwinge der Steuerung.

In der Erfolgsspur

Ein wirklich gutes Modell der Baureihe 50 im Programm zu haben, ist kein Fehler. Märklin liefert die neukonstruierte Güterzuglok in einer beliebten Version der Epoche III aus. Alles richtig gemacht?

Auch die 50 1013 erblickte bei Schichau in Elbing (siehe Seite 70) das Licht der Eisenbahnwelt. Als eine von 3141 bis Kriegsende gebauten Loks der Erfolgsbaureihe 50 wurde auch sie, wie die 23 002, 1941 abgeliefert und war zunächst in den Bw Königsberg und Konitz im Einsatz. Nach dem Krieg gelangte sie mit 2343 anderen Maschinen der Baureihe in die Westzonen und damit in den Bestand der jungen Bundesbahn.

1952 war die von Märklin zum Vorbild gewählte Lok in der BD Hamburg zu Hause, genauer im Bw Hamburg-Harburg. Mit vielen anderen 50 blieb sie dort und später im Bw Rothenburgsort bis 1972 unentbehrlich. Nach dem Dampflokende in der nördlichsten Direktion wurde die Lok noch





Am Tender fällt das schöne Gestänge für die Wasserkastendeckel auf. Die Aufstiegsleitern sind jedoch weiterhin einfache Blech-Stanzteile.



Der Kessel glänzt durch freistehende Leitungen, Handläufe und Anbauteile. Am Umlauf und an der Schürze überzeugen die Riffelbleche.

in den Südwesten versetzt. Inzwischen hatte sich ihr Aussehen deutlich gewandelt. Weniger die neue Nummer 051 013, sondern eher die bis hinter die Einströmrohre zurückgeschnittene Schürze prägten das neue Aussehen. Im Bw Ehrang war sie 1975 Star einer Abschiedsfahrt nach Perl, anschließend folgte noch ein Jahr im Bw Saarbrücken. Am 11. Juni 1976 wurde die Lok ausgemustert, knapp ein Jahr bevor auch die letzte 50 der DB im Bw Duisburg-Wedau gehen musste.

Ob die Modell-50 auch ein solch langes Leben haben werden? Die Qualitäten der neuen Märklin-Maschine sprechen jedenfalls dafür, dass sie viele treue Besitzer haben wird.

Das Vorbild hatte ein langes Leben Wünschen wir das auch dem Modell

Beginnen wir mit den Fahreindrücken: Fast lautlos gleitet das Modell über das Gleis, vorbildgerecht langsam anlaufend, das ist beeindruckend. Bei eingeschalteten Geräuschfunktionen sind deshalb nur diese zu hören. Neun Zusatz-Sounds sind mit modernen Digitalzentralen abrufbar, während der Fahrt werden sie per Zufallsgenerator eingespielt. Für meinen Geschmack sind diese Nebengeräusche etwas zu laut, der findige Digitalfahrer wird aber die entsprechenden CVs ändern können. Bei Rücknahme des Fahrreglers verstummen die Auspuffschläge,

Vierdomiger Kessel und geschlossene Schürze kennzeichnen die von Märklin als Vorbild gewählte Version der Baureihe 50.



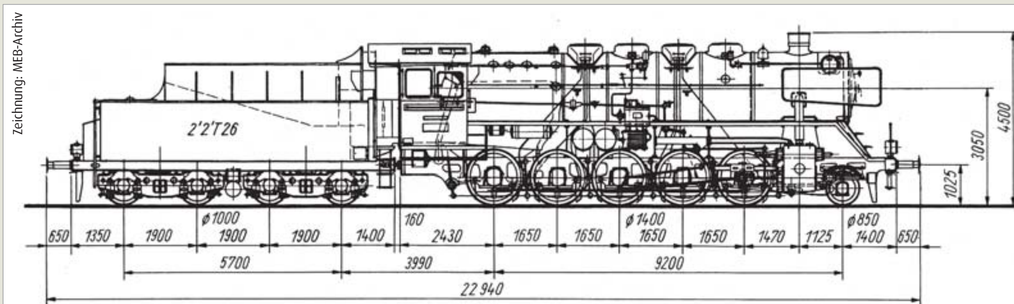
Fotos: Rainer Albrecht

Feine Windleitbleche, jedoch ein spärlich ausgerüsteter Pufferträger prägen das Lokgesicht.

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

Baureihe 50 DB in H0 von Märklin



Zeichnung: MEB-Archiv



STECKBRIEF

Hersteller: Märklin
Bezeichnung: 50 1013 der DB
Nenngröße/Spur: H0
Konstruktionsjahr: 2012
Epoche: III
Katalognummer: 37810
Andere Ausführungen:
22780: Gleichstrom (Trix)
37811: 50 1128 (Wagnerbleche)
22781: w.o. Gleichstrom (Trix)
Gehäuse: Metall, Kunststoff
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 432 g
Kupplung: Beidseitig Kurzkupplungskinematik und Kupplungsaufnahme nach NEM, Lok-Tender-Kurzkupplung.
Preis: 399,95 Euro (UVP)



ELEKTRIK

Stromabnahme: Skischleifer, Massekontakt über sechs Radsätze in Lok und Tender
Motor: Portescab-Motor im Lokkessel
Beleuchtung: Dreilicht-Spitzensignal (LED) an Lok und Tender



MECHANIK

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf vierten Kuppelradsatz, vier weitere Kuppelradsätze über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine, Durchmesser 12,5 mm
Haftreifen: Vier, auf erstem und viertem Radsatz



SERVICE

Gehäusedemontage: Lokkessel nach Lösen von drei Schrauben einfach abziehbar, Tendergehäuse nach Abnehmen des Kohlenaufsatzes mit zwei Schraubverbindungen einfach lösbar
Innenteile: 21-polige Schnittstelle nach Abnahme des Kohleneinsatzes gut zugänglich
Bedienungsanleitung: Kurze Bedienungsanleitung mit Ersatzteilliste und Funktionsübersicht zum Decoder

Fst. = Fahrstufe digital
V_0 = umgerechnete Geschwindigkeit
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
*Getestet mit Märklin 6021

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	23940	263,7	264,0
Radstand Lok	9200	105,7	107,6
Radstand Tender	5700	65,5	65,3
Durchmesser Treibräder	1400	16,1	15,8
Höhe über SO	4500	51,7	52,3
Puffermitte über SO	1025	11,8	12,9

Fahrwerte ohne Last	Fst.	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
v_{min} *	1	2,9	-
$v_{max\ Vorbild}$ *	9	80	10
v_{max} *	14	128	20

das wirkt sehr gut. Etwas fremd klingt das Fahrgeräusch bei Höchstgeschwindigkeit. Diese liegt jedoch mit umgerechnet 128 km/h deutlich über der des Vorbilds, und auch über der NEM-Vorgabe. Mit vier Haftreifen auf zwei Radsätzen sollte die Zugkraft auch für längere Güterzüge ausreichen. Im Fahrbetrieb überzeugt das neue Modell also ganz überwiegend.

Und das Aussehen? Im Hinblick auf die Proportionen und die Hauptmaße haben wir es mit einem stimmigen Modell zu tun. Minimale Abweichungen sind in der Maßtabelle aufgeführt. Störend ist der auch in der zweiten Raststufe noch deutlich sichtbare Lok-Tender-Abstand. Das ginge vielleicht auch ohne betriebliche Einschränkungen noch enger. Auch die Pufferhöhe liegt etwa einen Millimeter über dem Vorbildmaß, passt aber damit zu vielen üblichen Modellen.

Die Lokaufbauten glänzen durch eine Vielzahl an schönen Details. Vor allem am Kessel sind alle Leitungen und Anbauteile des Vorbilds richtig wiedergegeben. Ob der Umlenkhebel des Dampfpfeifenzugs freistehend nachgebildet werden sollte, darüber lässt sich streiten. Merkwürdigerweise waren die meisten Sand-



Einfach zugänglich ist das hochwertige Innenleben des Modells. Der Antrieb wirkt über Getriebe auf die vierte Kuppelachse. Drei Achsen sind federnd gelagert.



Lok und Tender sind über eine kulissengeführte Deichsel verbunden. Abgebildet ist der größere des in zwei Raststufen einstellbaren Lok-Tender-Abstands. Auch in der engeren Stufe bleiben jedoch 5 Millimeter.

fallrohre beim Besprechungsmuster um die Kesselunterkante nach innen umgeknickt, was deren freistehenden Eindruck deutlich abschwächte. Vorsichtiges Umbiegen des flexiblen Kunststoffs konnte den Mangel beheben. An den beiden Dampfdomen sind die Handräder schön durchbrochen ausgeführt. Die Elektroleitungen, Kesselringe, Waschluken und Niete sind exakt graviert. Unschön ist die dünne Formnaht, die den gesamten Kesselscheitel und die Dome überzieht.

Die Detaillierung des Modells zeigt viele Stärken

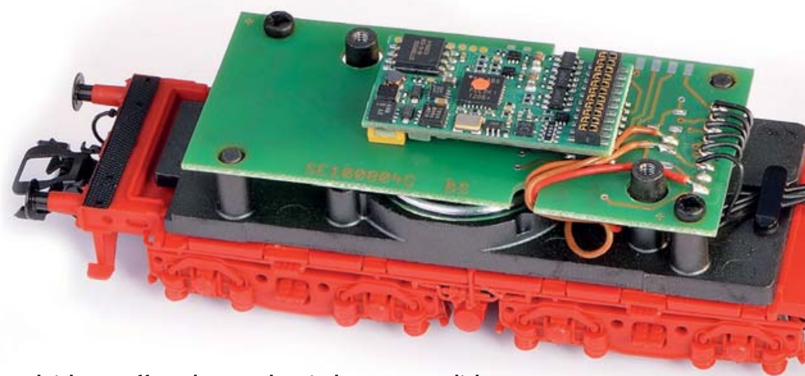
Die durchdachte Antriebskonzeption gewährleistet eine freie Durchsicht zwischen Kessel und Rahmen, das Getriebe verschwindet vollständig in Feuerbüchse und Aschkasten. So müssen Dampflokmodelle aussehen!

Das Fahrwerk macht ebenfalls einen sehr schönen EIndruck. An den feinen Rädern sind auch die Flanken der Radreifen sowie die Achsnaben sauber lackiert. Das Gestänge ist mattglänzend brüniert und sauber in zu den Rädern passendem Rot ausgelegt. Weniger passt der rote Farbton der Kunststoffteile, zum Beispiel der Tenderdrehgestelle. Die Bremsbacken sind etwas flach graviert, aber mit Andeutungen der Sandfallrohre komplettiert. Die Pufferträger können mit wenigen Zurüstteilen ergänzt werden, ein vorbildorientierter Kupplungshaken fehlt jedoch. Auch die für den Einsatz auf Modellradien über 500 mm einsteckbaren Kolbenstangenschutzrohre sind vereinfacht.

Die Bedruckung der Lokseiten und des Pufferträgers ist vollständig und unter der Lupe einwandfrei lesbar. Die warmweiße LED-Beleuchtung des Dreilicht-Spitzensignals wirkt sehr gut. An Lok und Tender sind unterschiedliche Laternenbauarten nachgebildet, vorne sind es DB-Einheitslampen, am Tender steckt noch die Reichsbahnversion.

Fazit: Sieht man über die wenigen Unstimmigkeiten hinweg, und das ist unschwer möglich, hat man ein wunderschönes Modell in Händen.

Andreas Bauer-Portner



Im leicht zu öffnenden Tender sind gut zugänglich der Sounddecoder und darunter der Lautsprecher eingebaut.



Der VGB-Sonderzug schlängelte sich am 14. Juni 2012 durch Radebeul, gezogen von den grünen Loks IK Nr. 54 und 99 586.

Das Bahnland Sachsen war 2012 Heimstatt der Preisverleihung für die beliebtesten Produkte des Modelljahres 2011. Lößnitzgrundbahn, historischer Güterboden und der Dampfer „Diesbar“ waren eine angemessene Kulisse.

GOLDFUNDE

Der Juni zeigte sich zwar nicht von seiner allerschönsten Seite, doch hob sich wenigstens die Laune des Wettergottes am 14. Juni 2012 mit dem Ablauf des Programms. Der Veranstaltungsort für die Preisverleihung „Das Goldene Gleis“ war von allerlei Bauarbeiten umringt. Doch glänzten die hohen Kräne zum richtigen Zeitpunkt im Sonnenlicht und nicht im Regenwasser.

Der Verein „Traditionsbahn Radebeul“ bot den VGB-Lesergewinnern, den Preisträgern der Modellbahnindustrie und den Ehrengästen eine erlebnisreiche Dampfzugfahrt nach Radeburg. Dort wartete eine Verköstigung mit sächsischen Spezialitäten, bevor sich die Schar der Gäste frisch gestärkt auf den Weg zum Höhepunkt des Tages machte, ebenfalls per Zug – natürlich. Wie es der Zufall wollte, war just in jener Woche die von 2006 bis 2009 neu gebaute sächsische IK Nr. 54 im Lößnitzgrund zu Gast (siehe auch S. 8) und durfte der vereinseigenen grünen 99 586 Vorspann leisten. Der historische Güterboden in Radebeul ist ein vorbildlich gestalteter Ausstellungs- und Veranstaltungssaal. Vor einer im Hintergrund des Raumes präsentierten IV K, der 99 604, fand am Nachmittag die Übergabe der Preise statt. Der bekannte Moderator Hagen von Ortloff tat, was er am besten kann und bemühte nicht nur seine sächsischen Wurzeln, sondern auch wieder seinen bahnbegeisterten Enkel um einige amüsante Anekdoten. Verlagsleiter Thomas Hilge schlug daher daher zum Ausklang der Veranstaltung vor, im nächsten Jahr doch einmal den Enkel Louis ein paar Geschichten über den Opa zum Besten geben zu lassen! Wo das „Golde-



Die Preisverleihung mit ihren inzwischen 15 Kategorien ließ einmal mehr das Hobby Modelleisenbahn hochleben!



Christian Sacher stellte den Gästen die Dampfbahn-Route Sachsen ausführlich vor.



Die Modelleisenbahn GmbH, vertreten von Reinhard Reindl (2.v.l.) und Leopold Heher (r.), durfte sich über den Sieg ihres Modells der BR 10 in der Kategorie Dampflokomotiven H0 freuen.



Dr. Karlheinz Haucke gratulierte Brekina für das beste H0-Triebfahrzeug bis 150 Euro.



Bemo gewann den Kleinserienpreis H0 mit der sächsischen IK in H0e. Thomas Küstner und Jürgen Veit bedankten sich.



Mit den Ommi-51-Wagen in H0 konnte Märklin gewinnen. Klaus Eckert von „Züge" übergab die Plakette an Uwe Müller.



Beliebtestes TT-Triebfahrzeug wurde die 23 von Tillig. Der MEB-Chefredakteur übergab den Preis.



MIBA-Chef Martin Knaden freut sich mit Jens Beyer von Piko über den Sieg der Gartenbahn-194 in der Kategorie Lokomotiven 0/I/II.



Die Firma Wiking hatte sich mit ihrem Modell des Traktors John Deere Gold verdient.



Die sächsische Firma Auhagen nahm ihren Preis in der Kategorie Zubehör H0 von Dr. Christoph Kutter (Eisenbahn-Journal) entgegen.

DAS GOLDENE GLEIS



Sebastian Topp (Noch) bekam den Preis in der Kategorie Straßenfahrzeuge H0 von Klaus Eckert.



Die Ehrenpreise für das Lebenswerk gingen an Karlheinz Brust (l.) und Georg Kerber.



Moderator Hagen von Ortloff gratulierte Herausgeber Wolfgang Schumacher zum 60. Geburtstag des MEB.



Erfreulicherweise waren auch die Sponsoren der wichtigen Leserpreise angereist: Die Unternehmen Schweickhardt, IGE Bahntouristik und Conrad trafen sich mit unseren Gewinnern auf der Bühne.

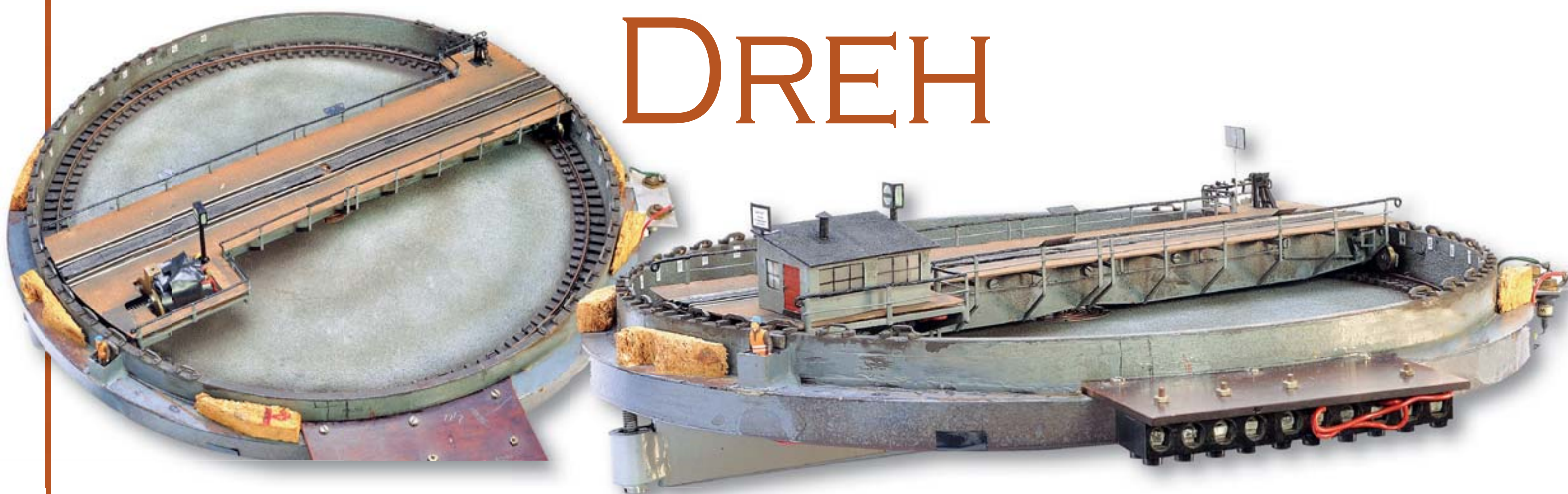
Fotos: VG Bahn, Schmidt

ne Gleis“ im kommenden Jahr Station machen wird, soll noch nicht verraten werden. Die Preisträger jedenfalls waren von Sachsen begeistert. Sie ließen durchblicken, dass sie auch 2013 nur zu gern wieder gewinnen würden. Bis dahin heißt es für sie also: Anstrengen! Denn nur Sie, verehrte Leserinnen und Leser, werden darüber entscheiden. *oh*

Auf dem Elbdampfer „Diesbar“ gleiten die Teilnehmer an der Veranstaltung „Goldene Gleis 2012“ an Dresden vorbei.

Vor 50 Jahren baute der Schlosserlehrling Manfred Vollmar (siehe S.14) eine H0-Drehscheibe nach einer Anleitung im MODELLEISENBAHNER. Beinahe hätte er sie vor wenigen Jahren entsorgt, bevor er sich entschloss, sie zu rekonstruieren.

Der besondere Dreh



Das Ur-Modell ist noch weitestgehend unverändert. Die neu eingebauten Details haben es jedoch in sich. Die kleinen Klötze am Rand sind übrigens Abtandhalter, die erforderlich wurden, um das Modell plan in die Anlage einzubauen.

„Eigentlich wollte ich sie schon entsorgen. Um die Jahrtausendwende kam von Roco eine neue Drehscheibe, die ich auf meiner Anlage einbauen wollte. Aber dann kamen mir Kay Kreisel (heute Geschäftsführer der Press) von der Pressnitztalbahn und die IVK dazwischen", schildert Manfred Vollmar den lebensrettenden Moment für seine alte Drehscheibe. „Damals hatte ich über Kreisel erstmals intensiven Kontakt zur IVK, die ich dann auch als Modell wollte."

Vollmar erwarb den Model-Loco-H0e-Bausatz der wohl bekanntesten sächsischen Schmalspurdampflok. Da das neue Modell auch über eine Drehscheibe fahren sollte, schied die neue Roco-Drehscheibe aus dem Rennen und Vollmar machte aus der Not eine Tugend und baute sein betagtes Werk zu einer viergleisigen Scheibe um. So etwas gab es auch beim Vorbild, etwa in Wernigerode, wo normal- und meterspurige Fahrzeuge gedreht werden konnten.



Der gelbe Ring auf Gleisniveau ist die Verriegelung. In den Mauerlöchern sind die Anker der Gleisschwellen verschraubt.



Gut zu erkennen ist hier die elektrische Verriegelung. Unter dem Drehscheibenhäuschen ist der Antrieb, ein alter Piko-Topf-Motor, versteckt.

Das große Loch, dort wo der Preiser-Arbeiter steht, dient beim Original dazu, in die Grube einzusteigen. Die Schwellen des Laufkreises sind aus Kunststoff.





Einer der vier Anker des Laufkreises. Die Eisenwinkel dienen zur Sicherung der unbefestigten Schwellen. 40 Stück sind verbaut.



Auch die 40 Winkel, welche die Schwellen des Laufkreises sichern, bildete Vollmar detailtreu nach. Das kurze Schienenstück des Laufkreis-Ankers, das man in der Vergrößerung erkennt, ist ein TT-Profil!

Angefangen hat es in Gotha mit dem Erwerb seines ersten MODELLEISENBAHNERS: „Das war das Heft 8/57. Wenig später konnte ich die mir fehlenden Hefte ab Januar 1952 erwerben, und in der Januar-Ausgabe 1957 stand die Bauanleitung für eine Drehscheibe von Fritz Hornbogen aus Sonneberg (siehe S. 96)." Damals war Eigenbau noch Trumpf, denn „es gab ja nichts zu DDR-Zeiten", so Vollmar. Dieses aufwendige H0-Modell einer 26-Meter-Drehscheibe sollte in den nächsten Jahren unter den geschickten Fingern Vollmars entstehen. „Ein Dreher in Gotha half mir damals die Grube aus Pertinax zu drehen, den Rest baute ich nach der Anleitung."

Als feststand, dass die Drehscheibe nicht entsorgt werden würde, baute Vollmar die Bühne zunächst auf zweispurigen Betrieb um. Zu diesem Zeitpunkt waren aber viele Details des heutigen Zustands noch nicht zu sehen. „Im Jahr 2008 entschloss ich mich, die Luftsteuerung der Arnstädter Drehscheibe zu verewigen", so Vollmar. Mit seiner Digitalkamera machte er alle erforderlichen Detailaufnahmen und begann in seiner Werkstatt mit unglaublich ruhiger Hand und der obligatorischen Kopflupe alles nachzubauen, seien es die Handsteuerung oder die mechanische Verriegelung, aber auch allerkleinste Lufthähne und -anschlüsse findet man wieder. Bei diesem Vollmarschen Rekonstruktionsprogramm seiner 50 Jahre alten H0-Drehscheibe erfuhr auch der Laufkreis eine sagenhafte Aufwertung: Sämtliche Details wie die 40 Winkeleisen, welche die Schwellen gegen Verrutschen sichern, aber auch die Anker, die den gesamten Laufkreis an seinem Ort halten, wurden in mühevoller Kleinarbeit nachgebildet.

Stefan Alkofer



Das absolute Highlight ist die Nachbildung der Luftsteuerung, die dem Arnstädter Vorbild akribisch nachempfunden wurde.



Die beiden äußeren Kupferringe dienen der Spanungsversorgung des Drehscheibengleises, die inneren für die Verriegelung.



Allein die Luftsteuerung besteht aus 56 kleinsten Eigenbau-Einzelteilen. Die Kette der Steuerung fertigte Vollmar aus Lametta.

Fotos: Rainer Albrecht



Auch die Seilwinde, die erforderlich ist, wenn eine kalte Lok bewegt werden muss, wurde wie das markante Horn nachgebildet.

Am Anfang stand eine fixe Idee, am vorläufigen Ende steht eine atmosphärisch dichte H0-Anlage, wie man sie nicht alle Tage sieht: Willi Schellenberger, Anton Cornely und Tobias Unrein vom MEC Mittelschmalkalden gelang ein Meisterstück.



Im Streutal geht´s ländlich zu. In den 50er-Jahren ist vor allem Muskelkraft auf den Wiesen und Feldern gefragt, während der mit 86 457 bespannte Personenzug in den Endbahnhof Fladungen einfährt.

Fladungen klassisch

Die Westfalenhallen-Premiere der mit Übergängen und Schattenbahnhof neunteiligen H0-Segmentanlage war ungeachtet erheblicher Konkurrenz auf der Intermodellbau 2012 ein voller Erfolg. „In jeder Hinsicht sind wir mit unserem Auftritt in den Dortmunder Westfalenhallen hochzufrieden", bestätigt mir Tobias Unrein, seines Zeichens stellvertretender Vorsitzender und Schriftführer des Modelleisenbahnclubs (MEC) Mittelschmalkalden, als ich ihn Wochen später um eine Einschätzung bitte.

Noch immer schwingt hörbare Begeisterung mit, bestätigt letztlich auch im Nachhinein, warum das fünfköpfige Mittelschmalkaldener Messeteam an allen fünf Ausstellungstagen eigentlich stets guter Laune war. Kein Wunder, wann immer ich bei den ehemaligen Zonenrandgebietlern vorbeischaute, waren die positiven Reaktionen des Publikums unüberhörbar. Und darunter kannte, wenn überhaupt jemand, sicherlich nur eine verschwindende Minderheit das Vorbild für diese in jeder Hinsicht bemerkenswerte Anlage.

Doch drehen wir einfach das Rad der Zeit um nicht ganz drei Monate zurück und lassen die Atmosphäre in Messehalle 4 und dort den Blick auf die drei Schau-Segmente des Bahnhofs Fladungen unmittelbar auf uns wirken!

Wer jemals im Streutal war, zumal, als man die 50er-Jahre schrieb, der erkennt nun schon auf den ersten, vielleicht noch ein wenig flüchtigen Blick, dass es sich hier



Vor sowie zwischen BayWa und dem Lokschuppen fällt der Blick auf die typische Landschaft in der Region Main-Rhön, wobei sich die Hintergrundkulisse je nach Betrachterstandpunkt sehr gut ins Gesamtbild einfügt.

um den Nachbau eines konkreten Vorbilds handelt, denn Erinnerungen werden wach.

Streutal? Wo liegt das denn? Das höre ich Sie jetzt natürlich fragen.

Nun ja, zugegeben: Sieht man mal von der Zeit mit Konny ab, dann ist dieser Landstrich, genaugenommen seinerzeit nur als Wortteil präsent,nicht unbedingt Bestandteil eines kollektiven Bewusstseins.

Wie? Sie kennen auch Konny nicht? Nun, ich denke dabei an Konrad Adenauer, den ersten Bundeskanzler. Der verbrachte bekanntlich drei Jahrzehnte seines Lebens in Rhöndorf, was freilich bei Bonn zu finden ist und mit der gesuchten Gegend außer den vier Buchstaben – nicht, was Sie jetzt möglicherweise meinen – eher nichts, zumindest nichts Geographisches, zu tun hat. Aber immerhin, Rhön ist das Stichwort, auf das ich hinauswill.

Die Rhön, ein deutsches Mittelgebirge mit teilweise vulkanischer Vorgeschichte, teilen sich heute die Bundesländer Bayern, Hessen und Thüringen. Fladungen, dessen Bahnhof Anlagenthema ist, kann übrigens für sich in Anspruch nehmen, die nördlichste Stadt Bayerns zu sein, und liegt in der Rhön. Und ebenda dampft auch das „Rhön-Zügle“, zumindest bei Eisenbahn-Fans wohl nicht ganz unbekannt.

Der Endbahnhof der eingleisigen Nebenbahn von Mellrichstadt über das mainfränkische Stockheim, Ostheim und Nordheim ist genau dieses Fladungen im Tal der Streu, weshalb die 1868 eröffnete regelspurige Lokalbahn auch Streutalbahn genannt wurde. Der Personenverkehr endete zwar schon 1976, der Güterverkehr 1987, doch nach abschnittsweisen Nostalgiefahrten und ab 1996 Museumsbahnbetrieb auf den zehn Kilometern zwischen Fladungen und Ostheim fährt seit dem Jahr 2000 auf der 18,4 Kilometer langen Gesamtstrecke das „Rhön-Zügle“ als erfolg-



Immer etwas los ist beim Kohlenhändler am BayWa-Lagerhaus, wo sich die Anwohner mit dem nötigen Brennstoff eindecken.

Auffüllen der Kohlenvorräte: Nur ganz Aufmerksame stutzen, steht hier doch die Engelsburger 50 008.





Am Freiladegleis herrscht selbst um die Mittagszeit reges Treiben. Die Rundhölzer werden sauber hochkant gestapelt und zwar ohne maschinelle Unterstützung.



Blick über die Einfahrt in den Bahnhof Fladungen bis zur Lokstation: Den kurzen Nahgüterzug bespannt 78 434 der Deutschen Bundesbahn.

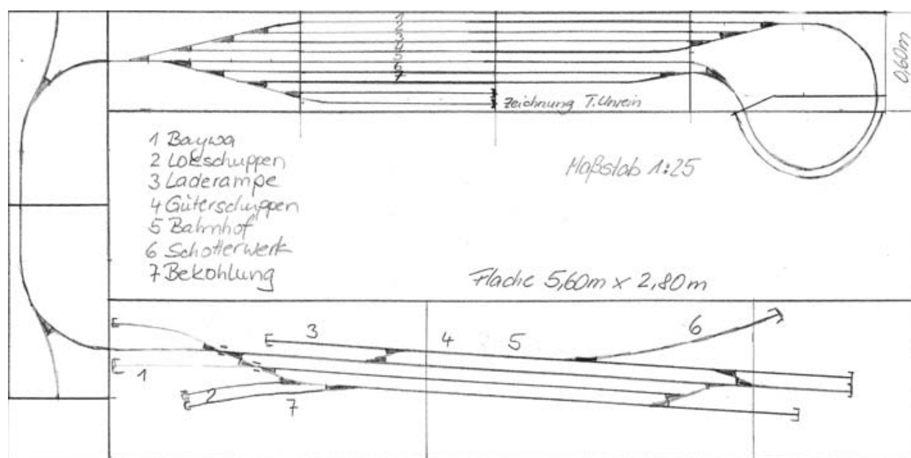
reiches Museumsprojekt des Bezirks Unterfranken. „Es ist übrigens dem verstorbenen Landrat Dr. Fritz Steigerwald zu verdanken, dass nach der Einstellung des Güterverkehrs die Gleise nicht abgebaut wurden“, ergänzt Anton Cornely.

„Nun aber genug der einleitenden Erläuterungen“, mischt sich Willi Schellenberger ein, während ich noch ganz in Gedanken im Landkreis Rhön-Grabfeld der 50er-Jahre unweit der Zonengrenze, wie sie damals auf westdeutscher Seite hieß, umherschweife.

Das kommt davon, wenn man eine Modellbahnanlage so vorbildgetreu baut, dass es ein Leichtes ist, in diesen Miniaturweltausschnitt zu versinken, der Einfahrt eines mit 78 434 bespannten Nahgüterzuges zuzuschauen und dabei selbst das allgegenwärtige Messegetümmel und den damit verbundenen Geräuschpegel einfach auszublenden!

Willi Schellenberger lächelt verständnisvoll, hat er doch gemeinsam mit seinen beiden Mitstreitern Anton Cornely und Tobias Unrein einen langgehegten Traum Wirklichkeit werden lassen.

„Willi ging mit Fladungen schwanger“, wirft Cornely ein und stupst den 63-Jährigen freundschaftlich an. Schellenberger lacht und bestätigt: „Die Idee hatte ich seit



Zeichnung: Tobias Unrein

Der Gleisplan: Die unteren drei Segmente bilden den Endbahnhof Fladungen, links sind spätere Streutalbahn-Erweiterungen bereits vorgesehen, oben liegt der Schattenbahnhof.

dem Jahr 2000." Ins Rollen kam das Ganze allerdings erst, als Willi Schellenberger, seit Februar 2008 Mitglied im MEC Mittelschmalkalden, auf der Suche nach alten Unterlagen beim Zweckverband Fränkisches Freilandmuseum Fladungen nachfragte. Dort stieß der gelernte Elektriker und Hobbyheimatforscher seinerzeit auf offene Ohren.

Bei der Beschaffung von Archivalien wie Zeichnungen, Plänen, Fotos und schriftlichen Quellen bot der Zweckverband seine Erfolg versprechende Hilfe an. „Im Gegenzug verpflichtete sich der MEC Mittelschmalkalden, nach Fertigstellung die Fladungen-Anlage bei mindestens vier Ausstellungen pro Jahr zu zeigen, um so für das Freilandmuseum und das „Rhön-Zügle" als Werbeträger zu fungieren", schildert stellvertretender MEC-Vorsitzender Tobias Unrein die für beide Seiten gewinnbringende Abmachung.

Ein gutes halbes Jahr dauerte die reine Recherchearbeit. Aber sie hat sich zweifellos gelohnt, wie auch kritischer prüfende Blicke auf die Anlagengestaltung und -detaillierung bestätigen. „Schließlich sollte unsere Anlage ja so authentisch wie nur irgend möglich ausgestaltet werden", erklärt mit zufriedenem Unterton Willi Schellenberger.

Dabei half auch, dass sowohl Schellenberger als auch Cornely die Streutalbahn der 50er-Jahre als Kinder und Jugendliche persönlich erlebt haben. Beide sind wie auch Tobias Unrein gebürtige Fladunger und blieben der Heimat treu. „Ich bin ab 1964 jeden Tag mit dem Zug zur Berufsschule gefahren", erinnert sich Willi Schellenberger. Und auch der 65-jährige Anton Cornely war tagtäglich mit dem Zug unterwegs. Der gelernte Metzger ist wie Schellenberger inzwischen Ruheständler.

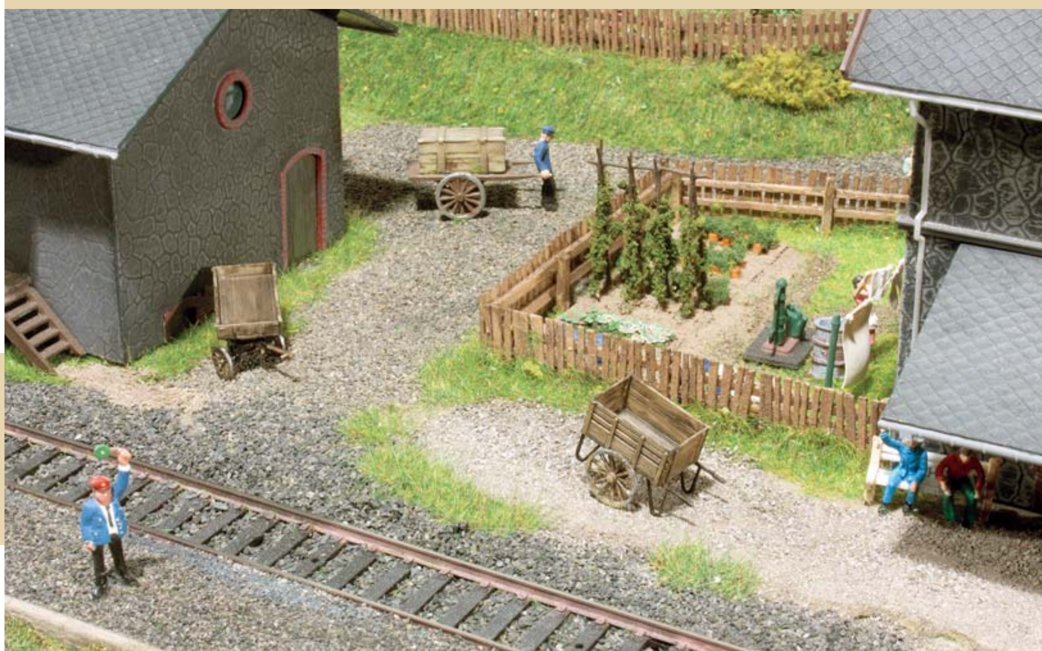
Was unzweifelhaft der schnellen Fertigstellung der Anlage, reine Bauzeit zirka sieben Monate, zugute kam. Vor allem, wenn man bedenkt, dass beispielsweise sämtliche Gebäude Eigenbauten Willi Schellenbergers und alle Bäume Marke Eigenbau



In den 50er-Jahren ist die Landwirtschaft im Streutal noch eine personalintensive Angelegenheit. Es wird in Eile gesenst, gerecht und geschärft, denn Regen ist angesagt.



Kein Discounter weit und breit, stattdessen Selbstversorgung mit Gemüse aller Art: In den Schrebergärten wächst so ziemlich alles, was den Speiseplan vitaminlich bereichern kann.



Wäsche und Stangenbohnen: Während des Bahnhofsvorstehers Göttergattin sich um die textile Sauberkeit kümmert, lässt dieser den Personenzug nach Mellrichstadt abfahren.

Maschinen der Baureihe 50 kamen erst ab 1948 ins Streutal. Hier hat eine 50 den Schotterzug bis nach Fladungen gebracht und setzt an das andere Zugende,....



...um die Garnitur bis unter die Abfüllanlage des Basaltwerks zu schieben, wo Waggon für Waggon nach und nach genau dosiert beladen wird.



von Anton Cornely sind. Den Elektronik-Part übernahm der 46-jährige Tobias Unrein, Sanitär-Heizungs-Klimatechniker von Beruf.

Der Schauteil der H0-Anlage besteht aus drei Segmenten unterschiedlicher Länge bei identischer Breite respektive Tiefe von einem Meter. Insgesamt hat die Schaufront eine Länge von fünf Metern. Entstanden ist die Anlagengrundkonstruktion in kombinierter offener Rahmen-, Spanten- und Plattenbauweise. Verwendet wurden dabei Sperrhölzer sowie zwölf Millimeter dicke Tischlerplatten.

„Wo wir gerade beim Holz sind", wirft Anton Cornely ein, „die Latten der Gartenzäune sind ebenfalls aus Holz, nämlich aus Fichtenholz." Der Fladunger, dessen Modellbahnerkarriere einst mit Märklin begann, lächelt in sich hinein, um dann nachzuschieben: „Können Sie sich das vorstellen? 2000 Zaunlatten im Maßstab 1:87 im Eigenbau!" Auch aus Fichtenholz bestehen übrigens ganz im Sinne der Vorbilder die sehenswerten Holzschuppen, selbstverständlich ebenfalls reine Eigenbauten.

Zur Ausgestaltung der Landschaft setzte das MEC-Trio hauptsächlich auf Materialien der Firmen Busch, Noch, Langmesser und Heki. Wobei, wie bereits erwähnt, die Bäume, aus der Werkstatt von Anton Cornely stammen. „Seemoos, Rinde und Ästchen", verrät Cornely die Hauptbestandteile seiner Aufforstungsarbeiten.

Bei den Gebäuden setzte Willi Schellenberger, von den Schuppen abgesehen, auf Kunststoff. Aus Polystyrol entstanden die getreu nach Vorbild gestalteten, farblich behandelten und dezent gealterten Hochbauten. „Mit Ausnahme des Basaltwerks", ergänzt Willi Schellenberger, „das besteht aus vier Millimeter dicken Hartschaumplatten."

Was man dem die rechte Anlagenseite dominierenden Hochbunker- und Brecherbauwerk freilich nicht ansieht. „Es war auch nicht ganz einfach, dieses Schotterwerk nachzubauen", erzählt Schellenberger noch und erklärt auch gleich, warum: „Erstens wurde das Vorbild bereits 1970/71 abgebrochen und zweitens existieren nur ganz wenige Fotos!"

„Bei unseren Recherchen haben wir eben auch viel über die Geschichte unserer Heimat gelernt", nimmt Anton Cornely den Erzählfaden auf, „etwa über die Fladunger Basalttransporte, die per Fuhrwerk

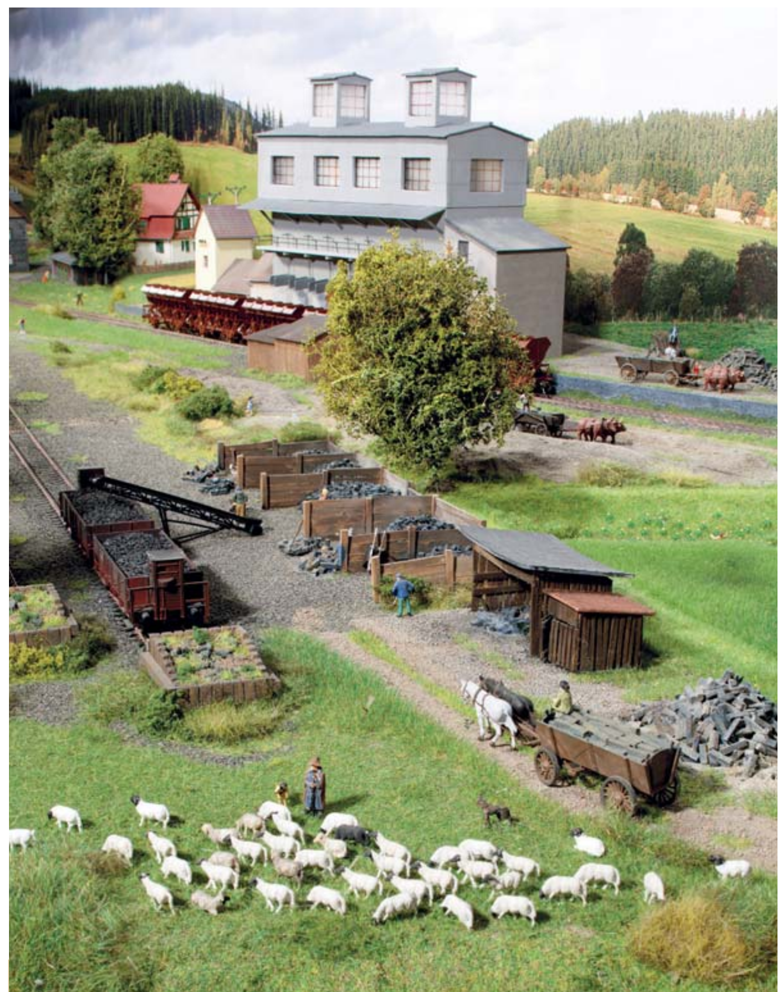
Auf einen Blick

Neben den natürlich vor Ort präsenten Anlagenerbauern Willi Schellenberger (2.v.r.), Anton Cornely (Mitte) und Tobias Unrein (1.v.l.) verstärkten Susanne Heimbach und Jens Fuchs das Dortmunder Messeteam des Modelleisenbahnclubs Mittelschmalkalden.

Verein: Der Modelleisenbahnclub Mittelschmalkalden e.V. wurde 1991 per Vereinigung der beiden DMV-Arbeitsgemeinschaften 4/106 und 4/110 gegründet , ist seit 1996 Mitglied des Landesvereins der Thüringer Eisenbahn- und Modelleisenbahnfreunde e.V. (ThEM) und zählt derzeit 31 Mitglieder.
Vorstand: Vorsitzender Udo Filter, stellvertretender Vorsitzender und Schriftführer Tobias Unrein, Kassenwart Roman Gröger
Vereinsdomizil: Bürgerhaus Mittelschmalkalden
Treffen: Sonntags ab 8 bis zirka 15 Uhr
Kontakt: www.unsere-rasselbande.net



Foto: Haucke



Kontraste im Zonenrandgebiet: Der Hirte widmet seine Aufmerksamkeit den Schafen und kehrt dabei dem Basaltlager, das gerade per Fuhrwerk Nachschub bekommt, ebenso den Rücken wie dem Basaltwerkhochbunker.





Funktionsmodell: Schrittweise rückt die Wagenschlange vor und, wie man hier gut erkennt, rutscht da tatsächlich aus einer Schütte der Miniaturschotter in die einzelnen Behälter der Muldenkippwagen.





Fotos (17): Markus Tiedtke

Wie einst auch beim großen Vorbild wird der im Werk und in der Grube anfallende Abraum einfach neben dem Gleis abgeladen.

Am Stumpfgleis: Be- und Entladearbeiten erleichtert schon ein Förderband, dessen Position aber noch korrigiert werden muss.



Radbruch! Und was nun? Der Güllewagen, dem die Spaziergänger naserümpfend folgen, rührt sich vorerst nicht vom Fleck, der gestenreichen Diskussion am Wegesrand zum Trotz.

über die Straße erfolgten, was wir natürlich auch in Szene gesetzt haben."

Stimmt, trefflich sogar, denn die für die Gegend typischen Basaltsäulen mit sechseckigem Querschnitt finden sich als 87-fache Miniaturen nicht nur im Modellbasaltlager. Ebenso vorbildgetreu dargestellt sind die Flächen neben dem Schotterwerksanschlussgleis, wurde doch genau hier auch tatsächlich der beim Basaltabbau anfallende Abraum abgeladen.

Damit sich das Auge nicht nur an der meisterlich ausgestalteten Segmentanlage erfreut, sondern auch einem gerade bei Ausstellungen wichtigen störungsfreien Fahrbetrieb folgen kann, erfolgt die Steuerung im Zweileiter-Gleichstromsystem digital: „Mit Fleischmanns Twincenter und zwei Profiboss-Handreglern", erläutert Tobias Unrein. Auf sein Konto geht auch die Ausrüstung der Triebfahrzeuge von Fleischmann, Trix, Piko und Märklin mit Uhlenbrock-Decodern.

Uhlenbrock-Decoder kommen auch in den Antrieben der Fleischmann-Weichen zum Einsatz, während die Piko-Weichen von „mb-tronik" gesteuert werden.

Apropos Gleismaterial: „Im sichtbaren Bereich haben wir Pikos A-Gleis verlegt, im verdeckten dagegen Fleischmann-Schienen", verrät Tobias Unrein, ehe er mir den Rücken zukehrt, weil eine Besucherin eine Frage an ihn stellt.

Übrigens kann auch ein schöner Rücken bekanntlich entzücken. Das gilt nicht nur für den mit sieben Durchfahr- und zwei Stumpfgleisen ausgestatteten Schattenbahnhof, sondern vielmehr für das Erbauer-Trio: Jedes Trikot trägt fein säuberlich die aufgeflockten Namen der Drei, wobei der Anfangsbuchstabe des Familiennamens hervorgehoben ist. Ergibt zusammen, wie könnte es in Bayern, Verzeihung, in Unterfranken, anders sein, „CSU".

„Aber in Rot", beeilt sich Anton Cornely augenzwinkernd, das politische Gleichgewicht herzustellen. Schließlich, so der 65-Jährige, seien sie zwar „die Abteilung West im Club", aber keine Separatisten.

Ach ja, wer's vielleicht nicht weiß, Mittelschmalkalden liegt in Thüringen, jenseits der ehemaligen Grenze. Aber „Rhön ist Rhön, hüben wie drüben", haben weder West- noch Ost-Mitglieder des MEC eine Mauer in den Köpfen. Nicht nur die Modelleisenbahn verbindet halt!

Karlheinz Haucke

Anlagen-Steckbrief

Neunteilige (inkl. Schattenbahnhof) H0-Segmentanlage in offener Rahmen-, Spanten- und Plattenbauweise
Maße: 5,60 m x 2,80 m (Gesamtfläche)
Erbauer: Willi Schellenberger, Anton Cornely und Tobias Unrein (MM e.V.)
Bauzeit: Zirka 7 Monate
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Digital
Epoche: III
Gleislänge: Rund 30 m
Gleismaterial: Piko, Fleischmann
Rollendes Material: Fleischmann, Trix, Piko, Märklin
Besonderheiten: Sämtliche Hochbauten und Bäume Eigenbau
Thema: Endbahnhof einer eingleisigen Nebenbahn mit Werksanschluss
Vorbild: Bahnhof Fladungen



Gut zu erkennen ist die Kombination aus offener Rahmen-, Spanten- und Plattenbauweise.

Foto: Stefan Groß

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb
- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.

Bis So 09.09.
- Eisenbahnmuseum in 26506 Norden geöffnet, Am Bahndamm 4, jew. Sonntag 12 - 16 Uhr, Tel. (04931) 169030 (ab 18 Uhr), www.mkoev.de.
- Erzbergbahn Bf Vordernberg-Süd – Bf Erzberg (nicht Bf. Eisenerz) an allen Sonntagen im Juli und August in Betrieb, Tel. 0043(0)3849 832, www.erzbergbahn.at.

Bis So 07.10.
- Fahrten mit der Buckower Kleinbahn, Müncheberg (Mark) – Buckow, jeweils samstags, sonn- und feiertags, Tel. (033433) 57500, www.buckower-kleinbahn.

Bis So 28.10.
- Fahrten mit der Angelner Dampfeisenbahn Kappeln – Süderbrarup, jeweils sonntags, Tel. (04642) 81240, www.angelner-dampfeisenbahn.de.

Bis So 18.11.
- Eisenbahnmuseum Bochum Di - Fr, So + Feiertage 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

Sa 14.07. und So 15.07.
- Schienen-Trabi-Fahrten Penig - Amerika, 10 - 17 Uhr, Tel. (03722) 95840, www.muldentalbahn.eu.
- Publikumsfahrten mit dem Adler-Zug, Tel. (0180) 4442233, www.db-museum.de.

So 15.07.
- Küstenbahn Ostfriesland Norden –Dornum fährt, Tel. (04931) 30390, www.mkoev.de.
- Kuckucksbähnel Neustadt (Weinstr.) – Elmstein unter Dampf. (4)
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)
- Schwäbische Waldbahn Schorndorf – Welzheim mit Dampfbetrieb, Tel. (07182) 8008-15, www.schwaebische-waldbahn.de.
- Historischer Straßenbahnbetriebshof Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0163) 2950426, www.strassenbahnmuseum.de.
- Historischer Sonderzug zum Hamburger Hafen ab Gießen, Marburg, Kassel, Tel. (06691) 71212, www.eftreysa.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Schienenbusfahrten zwischen Rinteln und Stadthagen, Tel. (05751) 890239, www.dampfeisenbahn-weserbergland.de.
- Kinderführungen auf der Selfkantbahn. (2)

Sa 21.07.
- Mit 23 1019 und PKP-Lok von Cottbus über Guben nach Gdansk. Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Fahrtag der Brohltalbahn. (5)

Sa 21.07. und So 22.07.
- Fahrzeugausstellung auf Straße und Schiene am Bahnhof Rennsteig mit Sonderfahrten historischer Züge von Ilmenau über Rennsteig nach Themar, Tel. (036784) 50211, www.rennsteigbahn.de.
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)

Sa 28.07.
- Sonderfahrt mit Harzkamel der Baureihe 199.8 durch das Selketal, Tel. (0361) 6449614, E-Mail: erfurter-nahverkehrsfreunde@gmx.de.
- Befahrung der Wismut-Anschlussbahn in Ostthüringen, Tel. (03763) 2363, www.dampflok-glauchau.de.
- Schienenkreuzfahrten durchs Ruhrgebiet, Tel. (0201) 857956079, www.ruhrgebiet-stadtrundfahrten.
- RSE-Sonderzug mit MAN-Schienenbussen über Güterstrecken nach Duisburg-Ruhrort, Tel. (0228) 850340-0, www.rse-express.de.
- Dampfschnellzug „Rheintal-Express" von Krefeld über Neuss nach Heidelberg, Tel. (0711) 1209705, www.schnellzuglok.de.

Sa 28.07. und So 29.07.
- Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow/Uckermark Sa+So 10-17 Uhr und Museumsverkehr nach Damme, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. (0152) 28639892, www.schienen-express.de.
- Fahrtag Brohltalbahn. (5)



Foto: Bachtler

Die Züge des Kuckucksbähnel werden von der „Speyerbach" gezogen. Eine Besonderheit sind die letzten betriebsfähigen Personenwagen der Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen.

Sa 21.07. bis So 12.08.
- „Plandiesel"mit V 200007 auf der Strecke Niebüll – Dagebüll, Sa + So, Tel. (04661) 980880, www.neg-niebuell.de.

So 22.07.
- Selfkantbahn in Betrieb. (2)
- Schwäbische Waldbahn Schorndorf – Welzheim mit Dampfbetrieb, Tel. (07182) 8008-15, www.schwaebische-waldbahn.de.
- Triebwagenfahrten Dieringhausen – Waldbröhl. Tel. (02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Eisenbahnromantik im Nettetal, Derneburg – Seesen, 100 Jahre 897513, Tel. (05341) 52910, www.bahn-nostalgie-reisen.de.

So 29.07.
- Selfkantbahn in Betrieb. (2)
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Museumszüge zwischen dem Bahnpark Augsburg und Utting am Ammersee, Tel. (0821)777-3410, www.bahnpark-augsburg.de.
- Fahrtag Bösingfeld – Dörentrup, Landeseisenb. Lippe e.V.,Tel. (01805) 012885, www.extertalbahn.de.
- Kuckucksbähnel Neustadt (Weinstr.) – Elmstein unter Dampf. (4)
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)
- Öffnungstag hist. Lokschuppen in 01723 Wilsdruff, Freiberger Str. 50, Tel. (035242) 47711, 10 - 17 Uhr, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Schienenbusfahrten Rinteln – Stadthagen, Tel. (05751) 890239, www.dampfeisenbahn-weserbergland.de.

Fr 03.08.
- Vollmondfahrten mit Bergbuffet bei der Wendelsteinbahn, Talbahnhof Brannenburg ab 18 Uhr, Tel. (08034) 308-0, www.wendelsteinbahn.de.

Fr 03.08. bis So 05.08.
- Tage des Eisenbahnfreunds in Bruchhausen-Vilsen, Heiligenberg und Asendorf, Tel. (04252) 9300-0, www.museumseisenbahn.de.

Sa 04.08.
- Museumszüge zwischen dem Bahnpark Augsburg und Utting am Ammersee, Tel. (0821) 777-3410, www.bahnpark-augsburg.de.

Sa 04.08. und So 05.08.
- Dampfbetrieb auf der Waldeisenbahn Muskau, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.
- Wildbachfest, 10. Steinbacher Ziegentreffen: Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn". (1)

So 05.08.
- Schienenbusabendfahrt zwischen Rinteln – Stadthagen, Tel. (05751) 890239, www.dampfeisenbahn-weserbergland.de.
- Härtsfeldbahn unter Dampf, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
- Jahresausstellung: Die Lokomotiven der Baureihe 52 in 48653 Coesfeld-Lette im alten Bahnhof von 15 - 18 Uhr geöffnet. Tel. (02541) 6986, www.bahnhof-lette.de.
- Selfkantbahn in Betrieb. (2)

Fr 10.08.
- Güterzugtag für Fotografen und Filmer, FHWE, 08304 Schönheide, Tel. (037755) 698981, www.fhwe.de.

Fr 10.08. bis So 12.08.
- VI. WCd-Schmalspurbahn-Festival in Schönheide u. Carlsfeld, zwei IVk in Carlsfeld: 99606 + 99608, Tel. (037755) 698981, www.fhwe.de.

Sa 11.08.
- Dampfschnellzug „Rhein in Flammen" ab Tübingen und Stuttgart nach Koblenz, Tel. (0711) 1209705, www.schnellzuglok.de.
- Berlin – Warnemünde mit Berliner Traditionszug, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.de.

Sa 11.08. bis Do 23.08.
- Der Ideenpark, das Gipfeltreffen für Technik und Bildung, Messegelände Essen, kostenlose Workshops für Schüler, www.ideenpark.de.

Sa 11.08. und So 12.08.
• Härtsfeldbahn unter Dampf, Bahnhofshocketse in Neresheim, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
• Sommerdampf auf der Museumsbahn Schönheide, Sonntagabend Mondscheinfahrten. Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 12.08.
• Eisenbahnromantik im Nettetal, Derneburg – Seesen, 100 Jahre 89 7513, Tel. (05341) 52910, www.bahn-nostalgie-reisen.de.
• Berlin – Rostock – Warnemünde mit dem Berliner Traditionszug, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.de.
• Museumszüge zwischen dem Bahnpark Augsburg und Utting am Ammersee, Tel. (0821)777-3410, www.bahnpark-augsburg.de.
• Sternfahrten mit 23 042, 50 3552, 141 228 u. VT 98 von Darmstadt, Hanau, Mainz u. Wiesbaden nach Frankfurt-Höchst u. Rüsselsheim. Tel. (0172) 3925122, www.bahnwelt.de.

Sa 18.08.
• Mit 44 1486 und dem Salzlandexpress zwischen Köthen und Aken unterwegs, Tel. (034909) 39080, www.eisenbahnfreunde-aken.de.

Sa 18.08. und So 19.08.
• Dampfzugfahrten auf der Albtalbahn Ettlingen – Bad Herrenalb, Bahnhofsfest Bad Herrenalb, Tel. (07247) 21230, www.uef-dampf.de.
• Fahrbetrieb mit Dampflok Leo 70 bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.

So 19.08.
• Kinderführungen auf der Selfkantbahn. (2)
• Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
• Kandertalbahn unter Dampf. (3)

Sa 25.08.
• Bahnhofsfest rund um den Kaiserbahnhof Zarrentin, ab 9 Uhr, Tel. (038851) 25227, www.posten-12.de.
• Fahrbetrieb mit Dampflok Leo 70 bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.

Sa 25.08. und So 26.08.
• 4. Sächsischer Bergmannstag: Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn. (1)
• 75 Jahre Ostertalbahn Ottweiler – Schwarzerden, Bahnhofsfest in Schwarzerden, Sonderfahrplan und zusätzliche Lok, Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.
• 25 Jahre IG Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V., großes Bahnfest. (5)

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

SWR-Eisenbahn-Romantik:

So 22.07., 16 Uhr: 6 PS zum Überleben – mit der Motorlore durchs Watt.
So 29.07., 16 Uhr: Gletscherwunder Jungfraubahn.
So 05.08., 16 Uhr: Nächster Halt: Pforzheim-Weißenstein.
Sa 11.08., 20.15 Uhr: Eisenbahn-Romantik in der Schweiz.
So 12.08., 16 Uhr: Trollhättan – Schwedens Lokomotiv-Wiege.
Sa 18.08., 20.15 Uhr: Eisenbahn-Romantik in Deutschland.
So 19.08., 16 Uhr: Schmalspurvergnügen im Baskenland.
Sa 25.08., 20.15 Uhr: Eisenbahnromantik in Österreich.
So 26.08., 16 Uhr: 200 Jahre Dampfeisenbahn in Leeds.

Wiederholungen mit Folgen aus dem Archiv:
NDR: Montags, 13.30 Uhr.
HR: Montags, 14 Uhr, und dienstags, 14 Uhr.
MDR: Freitags, 15.30 Uhr.
RBB: Samstags, 13.50 Uhr.
ARD-Digital EinsPlus: Verschiedene Termine, siehe www.einsplus.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
• www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
• Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
• www.modellbahnshow.de, Merklingen, Do - So 10 - 18 Uhr, Tel. (07337) 923194.
• www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
• Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
• www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
• www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
• www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
• www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., sonntags 11 - 18 Uhr geöffnet.
• www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
• www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
• www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mittwoch, Samstag und Sonntag 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
• www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
• www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
• www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
• www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
• Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, OT Zeichen, Pirnaer Straße 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr. Tel. (0172) 3509035.
• www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.

Fr 13.07. bis So 15.07.
• Ausstellung in 01665 Käbschütztal, OT Großkagen, Großkagen Nr. 11, Fr 12 - 19 Uhr, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (0172) 6574585, www.agmeissen.de.

So 15.07.
• Ausstellung in 19395 Plau am See, Neubaugebiet, 10 - 17 Uhr (jeden So im Juli/August) Tel. (038731) 56785, www.modellbahnclub-karow.de.

Fr 20.07. bis So 22.07.
• Ausstellung in 17209 Bollewick, Dudel 1, „Die Scheune", Fr/Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (039931) 52009, www.scheune-bollewick.de.

Sa 28.07. und So 29.07.
• Ausstellung in 03103 Neupetershain, Kultur- u. Freizeitzentr., je. 10 - 18 Uhr, Tel. (0177) 2445300, www.modellbahn-neupetershain.de.

Sa 04.08.
• Sommerfest der Spur 0 im Bahnpark Augsburg, Firnhabgerstr. 22, 10 - 17 Uhr, Tel. (08241) 90707 oder (0178) 5318022.

So 05.08.
• Ausstellung in 72213 Altensteig mit Fahrbetrieb, Tel. (07456) 9393-0, www.dasaltensteigerle.de.

Sa 11.08. bis So 12.08.
• Ausstellung in 33330 Gütersloh, Sieweckestr. 2, 25 Jahre MEC, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (05247) 407044.
• Ausstellung in 01809 Heidenau August-Bebel-Str. 26, Spur 0-Anlage, jeweils von 10 - 16 Uhr, Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.

Fr 17.08. bis So 19.08.
• Ausstellung zur Steinacher Kirchweih in 96523 Steinach, Am Bahnhof 1, Fr 14 - 18 Uhr, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (036762) 31666.

Sa 25.08. und So 26.08.
• Ausstellung u. Tauschbörse in 45529 Hattingen, Essener Straße 8, jew. 11 - 18 Uhr, Tel. (0202) 708709 www.mec-wuppertal.de.

So 26.08.
• Tauschbörse in 08056 Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, 9 - 14 Uhr, www.mbc-zwickau.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 von Januar 2012. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Die häufigsten Adressen
Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
2. Selfkantbahn Gillrath – Schierwaldenrath, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
3. Kandertalbahn Haltingen – Kandern, Tel. (07626) 972356, www.kandertalbahn.de.
4. Kuckucksbähnel Neustadt (Weinstr.) – Elmstein, Tel. (06321) 30390, www.kuckucksbähnel.de.
5. Brohltalbahn Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *Legendäre 01 150 und Schiebeplanenwagen-Set*



Märklins 01 150 entspricht dem wieder aufgebauten Vorbild.



Märklin-H0-Dreierset mit Schiebeplanenwagen der SNCF.

Dank finanzieller Unterstützung auch seitens der Firma Märklin konnte die 2005 bei einem Brand stark beschädigte 01 150 im Dampflokwerk Meiningen wieder aufgebaut werden. Dabei erhielt die 1935 gefertigte Maschine wieder messingfarbene Kesselzierringe und große Wagner-Windleitbleche. Auch das weitgehend aus Metall gefertigte H0-Modell zeigt sich im restaurierten Zustand vom September 2011. Es besitzt einen Mfx-Decoder, mit dem sich zahlreiche Geräusche und der Rauchsatzkontakt (vorbereitet für Rauchsatz 7226) aktivieren lassen. Im Kessel ist ein Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse untergebracht. Der Lok-Tender-Abstand ist verstellbar. Das MHI-Modell kam in einmaliger Serie zusammen mit einer DVD, die den Wiederaufbau dokumentiert, in edler Holzschatulle zur Auslieferung und ist werkseitig ausverkauft.

Für die Güterbahn der Epoche VI präsentiert Märklin ein dreiteiliges Schiebeplanenwagen-Set. Die Vorbilder entsprechen der Bauart Rilns/Rils und weisen die europäische Standardlänge von 19,90 Metern auf. Sie sind bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF) eingestellt. Bei den Modellen tragen zwei der Wagen den Schriftzug der SNCF-Gütersparte (FRET). Die H0-Wagen besitzen die eckigen Puffer ihrer Vorbilder und sind mit zahlreichen, farblich abgesetzten Details sowie Ballastgewichten zur Verbesserung der Fahreigenschaft ausgestattet. Info: www.maerklin.de.

TILLIG ▸ *Hochbordwagen in H0 und TT*



Hochbordwagen-Modelle in TT von Tillig.



H0-Eanos von Tillig mit Schrottimitat in H0.

Unter den Güterwagen-Neuheiten in der Baugröße H0 befinden sich diverse Eanos-Varianten, darunter ein dunkelblau lackiertes Fahrzeug der tschechischen Eisenbahn (CD). Das Epoche-VI-Modell ist bereits ab Werk mit einer Schrottladungsattrappe versehen und trägt den Schriftzug des Güterwagen-Vermieters NACCO. In der Baugröße TT hat Tillig ebenfalls verschiedene vierachsige offene Güterwagen aufgelegt, darunter einen blauen der polnischen Güterbahn (Epoche VI) mit PKP-Cargo-Logo und einen ebenfalls in Blau gehaltenen Epoche-V-Wagen des Güterwagen-Vermieters AX Benet, eingestellt bei der tschechischen Eisenbahn. Info: www.tillig.com.

PREISER ▸ „Deutsche Bundespost" und andere Sets in 1:87

Das umfangreiche Neuheiten-Sortiment bedient Liebhaber aller Epochen. Wer die gute alte Eisenbahnzeit darstellen möchte, wird sich über das Set mit Handwagen und Reisegepäck freuen. Zur Bundesbahn-Ära passt die Packung „Deutsche Bundespost". Sie enthält zwei Briefträger (männlich/weiblich), eine Hausfrau und einen Postboten auf gelbem Motorroller. Bei der Heuernte auf H0-Anlagen hilft der Ladewagen „Landsberg", und mit dem Set „Auf der Mauer" lassen sich lebendige Szenen mit Erwachsenen und kletternden Kindern darstellen. Info: www.figuren. de.


Preiser-H0-Set mit Figuren und Miniatur-Mauer.

Fotos: Klaus Eckert


Ladewagen „Landsberg" von Preiser in 1:87.


H0-Figurenset „Deutsche Bundespost".


Gepäckstücke und Karren von Preiser in H0.

✪ ✪ US-CORNER ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪



Die früheren Daylight-Züge der Southern Pacific (SP) gehören zu den bekanntesten Reisezügen der USA. Das lag an ihrer bemerkenswerten Lackierung, ihrem Laufweg, aber auch an der Zugbildung, in der teils außergewöhnliche Wagen eingereiht waren, wie die so genannten „articulated passenger cars", die im Morning Daylight verkehrten. Kato hat für die N-Bahner ein hervorragendes Modell (Art.-Nr.: 106-3606) dieses Doppelwagens, dessen Wagenteile mittels eines Jakobs-Drehgestells verbunden waren, entwickelt. Lackierung und Bedruckung sind auf einem hohen Niveau, die Nachbildung der Drehgestelle und die Fahrzeuggravuren sind hervorragend. Ebenfalls im Maßstab 1:160 rollt die „Coalveyor Bathtub Gondola" von Atlas (Art.-Nr.: 43868-3) auf die Anlagen. Das hervorragend gestaltete Modell fällt wegen seiner asymmetrischen Lackierung in jedem Zugverband auf. H0-Bahner können bei Atlas in der Ready-to-Run-Serie auf eine neue NE-6 Caboose der Norfolk & Western in auffälligem Rot (Art.-Nr.: 6315-3) sowie auf einen neuen 17360-Gallonen-Kesselwagen des Chemie-Unternehmens Stauffer (Art.-Nr.: 20001117) zurückgreifen. Bei Mini Metals finden die H0-Freunde einen hübschen neuen „41/46 Chevrolet Delivery Truck" in der Lackierung „Meadow Gold Dairy" mit Kühlkofferaufbau (Art.-Nr.: 30297).



Fotos: Rainer Albrecht





Modellbahn Aktuell

FLEISCHMANN ▸ *ICE-T in H0 und Jubiläumsmodelle in N*



N-Modell einer 101 von Fleischmann für Epoche VI.



Zwei Bundesbahn-Tenderloks von Fleischmann in der Baugröße N.

In der Baugröße H0 präsentiert Fleischmann einen ICE-T der Baureihe 411, dessen Wagenkästen sich wie beim Vorbild je nach Gleisradius automatisch in die Kurven legen, während der Pantograph die Senkrechtstellung hält. Die Grundpackung enthält die beiden Endwagen, von denen einer mit einem DCC-Decoder bestückt ist, der den Abruf des LED-Lichtwechsels beim Spitzensignal ermöglicht. Eine Innenbeleuchtung ist nachrüstbar. Eine achtpolige Schnittstelle befindet sich ebenfalls in einem der Endwagen. Aus den einzeln erhältlichen Mittelwagen und einem Bordrestaurant lässt sich eine siebenteilige Garnitur zusammenstellen.

Für die N-Bahn hat Fleischmann die DB-Tenderlok 64 415 in das Sortiment aufgenommen. Außerdem gedenkt der Hersteller mit verschiedenen limitierten Lokmodell-Editionen in N seines 125-jährigen Firmenjubiläums. So bietet Fleischmann das Epoche-VI-Modell einer 101 der DB AG mit digitaler Schnittstelle an, eine DB-221 der Epoche IV, ebenfalls mit digitaler Schnittstelle, und die Tenderlok 70 018 der DB in Epoche-III-Ausführung. Info: www.fleischmann.de.



Der ICE-T in H0 von Fleischmann mit Pendeltechnik.



Fleischmanns 221 104 in N besitzt eine Digital-Schnittstelle.

VIESSMANN ▸ *Teermaschine als Funktionsmodell in H0*

Zu den Hinguckern auf Modellbahnanlagen zählen auch Straßenbaustellen. Dem trägt Viessmann mit passenden Funktionsmodellen Rechnung. Zu den aktuellen Neuheiten in dieser Sparte zählt das H0-Modell eines DEMAG-Straßendeckenfertigers der STRABAG, landläufig auch als Teermaschine bezeichnet. Das Fahrzeug ist im Sortiment „eMotion – Bewegte Welt“ erschienen und besitzt funktionstüchtige LED-Frontscheinwerfer. Info: www.viessmann-modell.com.



ROCO ▸ *H0-Zebras und eine 110 für die Epoche IV*



H0-Modell einer 110.3 mit Bügelfalte von Roco für die Epoche IV.

Das blau lackierte Epoche-IV-Modell der Baureihe 110.3 kann mit digital heb- und senkbaren Scherenstromabnehmern aufwarten. Zu den weiteren Funktionen gehören etliche Geräusche. Zum Innenleben zählen ein fünfpoliger Motor mit Schwungmasse und ein lastgeregelter Digital-Decoder. Der Antrieb wirkt auf alle vier Achsen der für Wechselstrombetrieb ausgelegten H0-Lok. In einem der beiden Führerstände der 110 430 sitzt ab Werk eine Lokführerfigur. Ein solcher hat auch jeweils in den beiden „Zebras" der Rail Traction Company (RTC) Platz genommen: in der mit roten Streifen versehenen 189 918 und ihrem blauen Pendant 189 917. Beide Digital-Loks entsprechen der Epoche VI und haben als Wechselstrom-Modelle einen Digital-Decoder im Motorola-/Märklin-Format sowie einen Fünfpol-Motor mit Schwungmasse an Bord. In Sachen Güterverkehr hat Roco zwei Sets für die Epoche V aufgelegt. Das erste enthält drei weiße, wärmeisolierte und mit Sonnendach ausgestattete OMV-Druckgaskesselwagen, eingestellt bei den ÖBB, das zweite drei graue GATX-Kesselwagen der Bauart Zacns, eingestellt bei der DB AG. Als TT-Neuheit für die Epoche V hat sich ein roter Schiebewandwagen (Hbbillns) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hinzugesellt. Er trägt das Logo der Papierhandelsfirma „Sihl+Eika" (seit 2010 Papyrus Schweiz AG). Info: www.roco.co.at.



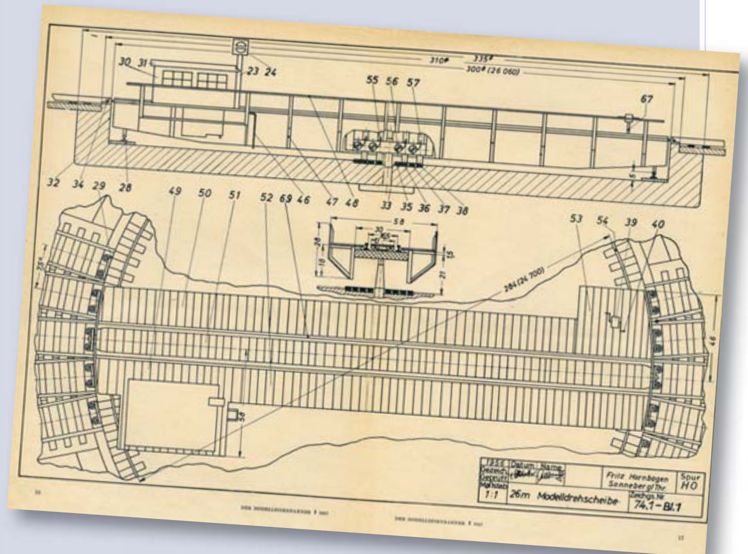
Zweimal 189 der RTC im Zebra-Look von Roco in der Baugröße H0.

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 55 JAHREN: *Die Bauanleitung für die Drehscheibe*

☐ Nicht weniger als 69 Teile umfasste die Stückliste, die im MODELLEISENBAHNER 1/1957 für den Bau einer Modelldrehscheibe im H0-Maßstab zusammengestellt wurde. Detailliert und perfekt auch ohne CAD gezeichnete Baupläne im Maßstab 1:1 sollten den Nachbau erleichtern. Doch einfach wird es nicht gewesen sein, an geeignete Messing- und Bronzebleche, an die Stahlbauteile und die als „handelsüblich" bezeichneten Teile aus der Modellbahnindustrie zu kommen. Erstmals sollte der Antrieb (mit einem Piko-Topfmotor) innerhalb der Drehbühne untergebracht werden. Auch ein vorbildgerechter Verriegelungsmechanismus der Drehbühne mit Doppelspulenantrieb war vorgesehen. Dass man nach dieser ausführlichen Bauanleitung tatsächlich auch hochwertige Modelle schaffen konnte, beweist unser Szene-Beitrag auf Seite 80.



Ein technische Zeichnung wie aus dem Lehrbuch: Sauber, perfekt beschriftet und bemaßt.

TRIX-EXPRESS

75 Jahre Achsfolge 2'C 1'

☐ Auf der Leipziger Herbstmesse 1937 stellte Trix-Express die erste vorbildgerechte serienmäßige 2 'C 1'-Schnellzuglokomotive für eine 00-Tischbahn vor. Nach nur zwei Jahren war aus der kleinen zweiachsigen Spielbahn-Lokomotive vom Frühjahr 1935 eine maßstäbliche sechsachsige Modellbahn-Lokomotive mit vorbildgerechter Achsfolge entstanden. Die Messepräsentation im Herbst 1937 kann als Geburtstag der modernen Modelleisenbahn angesehen werden.

Ein willkommener Anlass für eine weitere große, zweitägige Ausstellung historischer Modellbahnen mit internationaler Beteiligung in Berlin: Am 13. und 14. Oktober 2012 sollen nicht nur die beispielgebenden Trix-Express-Bahnen vorgestellt werden. Ähnlich wie im März 2010 im Deutschen Technikmuseum soll auch wieder die Entwicklung der Modellbahn anderer Marken und Baugrößen dargestellt werden. Aussteller aus England und den Niederlanden sind erneut eingeladen, die zu diesem Thema viel zu zeigen haben. Weitere Informationen zur Ausstellung sind auf der Webseite der Trix Express Freunde Berlin www.trixstadt.de zu finden.

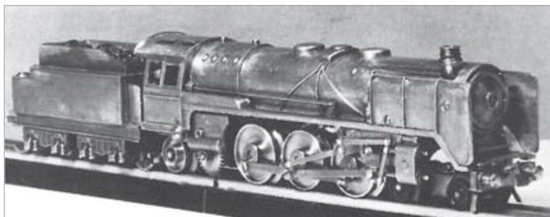


Foto: Weißbach

Das Handmuster des ersten 2'C 1'-Modells war noch aus Messingblech gelötet.

MÄRKLIN

Ermutigende Zahlen

☐ Märklin fährt weiter in der Erfolgsspur. Das Programm „Zurück in die Kinderzimmer" und die solide Basisarbeit im Kundenbereich lassen im Jahr 1 nach Beendigung der Insolvenz Umsatz und Gewinn des Modelleisenbahnherstellers weiter steigen. Bei der Vorstellung der Bilanz für das Geschäftsjahr 2011 weisen die Geschäftsführer Stefan Löbich und Wolfrad Bächle darauf hin, dass Märklin im vergangenen Jahr dem seit 2009 eingeschlagenen Erfolgsweg weiter treu geblieben ist. Der Marktführer für Modelleisenbahnen aus Göppingen steigerte den konsolidierten Umsatz auf 108,77 Millionen Euro (plus 1,64 Prozent) und verbuchte einen Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) von 12,36 Millionen Euro (plus 12,6 Prozent). Steigerungen bei Absatz und Umsatz wurden vor allem mit den Marken „Märklin" und „LGB"-Gartenbahn erreicht, die Marke „TRIX" verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang. Auch die Zahl der Beschäftigten legte wieder zu: Zum 31. Dezember 2011 gehörten 980 Mitarbeiter (Vorjahr: 939) der Firmengruppe Märklin an, davon 464 im Stammwerk in Göppingen. „Entscheidend für unseren Erfolg waren neben der Treue der Märklin-Kunden vor allem der engagierte Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an allen Standorten" sagt Wolfrad Bächle. Die Geschäftsführer gehen davon aus, dass auch 2012 ein Jahr des Erfolgs werden wird. Der für das erste Halbjahr 2012 prognostizierte Auftragseingang rechtfertigt diese Annahme.

BRAWA - PIKO

Neues in 1 zu 160

☐ Keine Pause gönnen die Modellbahnhersteller in diesem Jahr den N-Bahnern. Eine wichtige Formneuheit nach der anderen wird ausgeliefert. Die Freunde der Bundesbahn-Epochen III und IV werden sich über den „Quadratschädel“, den Triebwagen der Baureihe 624 von Piko, am meisten freuen. Das vielversprechende erste Muster werden wir im kommenden Heft unter die Lupe nehmen. Gleiches steht auch der Gravita bevor. Das Brawa-Modell der neuesten, etwas grimmig dreinschauenden Diesellok der DB AG wird in zahlreichen Varianten derzeit an die Händler ausgeliefert. Wir werden die aktuelle DB AG-Version testen.


Foto: Rainer Albrecht

Nagelneu auf den Vorbildgleisen und als N-Modell: Die Gravita, Baureihe 261, wird derzeit von Brawa ausgeliefert.


Foto: Bauer-Portner

Piko füllt mit dem Triebwagen der Baureihe 624 eine echte Lücke im N-Angebot

DAS GOLDENE GLEIS

Gewinner in Waiblingen

☐ Mit 500 Euro kann man schon etwas anfangen. Der Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT hatte den Preis gestiftet. Wir graturlieren Armin Kellert, der die Chancen des Gewinnspiels der Verlagsgruppe Bahn für sich genutzt hatte und sich sichtlich freut. Welche Modelle oder Bausätze oder Digital-Bausteine er sich aus dem riesigen Sortiment des Waiblinger Fachhändlers ausgesucht hat, wissen wir nicht. Aber vielleicht erfahren wir es ja noch.



Foto: Schweickhardt

FLEISCHMANN

Aktueller Fotowettbewerb - unser Gewinnspiel

☐ Fleischmann hat die Präsentation der Jubiläumslok der Press (siehe MEB 06/2012) zum Anlass genommen, einen Fotowettbewerb auszuloben. Er wird in Zusammenarbeit mit der Internetplattform www.1zu160.net durchgeführt. Nähere Informationen finden Sie dort. Zu gewinnen gibt es natürlich ein Modell der Jubiläumslok.
Apropos Gewinner: Die Glücklichen aus unserem großen Fleischmann-Gewinnspiel wurden schon benachrichtigt. Über deren Bilder würden wir uns freuen.



MESSE-KALENDER

16. - 18. NOVEMBER 2012:
EuroModell,
Messe Bremen

26. / 27. JANUAR 2013:
German-Rail,
Messe Bremen

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151,
Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 24, ab 1.1.2012,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
Schweiz: Kleines Abonnement 107,60 sFr
Großes Abonnement 141,50 sFr
EU- und andere europäische Länder: Kleines Abonnement 63,80 €; Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



Foto: Ralf Roman Rossberg

DB ANNO 1972: VOLLE LEISTUNG FÜR OLYMPIA

Die Olympischen Spiele brachten damals der Bundesbahn volle Züge und den Münchnern das modernste deutsche Nahverkehrssystem.



Foto: Dr. Rolf Brüning

BEI GUTER FÜHRUNG

In Teil zwei des Werkstattbeitrags gönnt Dr. Rolf Brüning Rocos 01 elegantere Laufeigenschaften.



Foto: Dr. Rolf Brüning

WOLKENREICH IM SAUERLAND

Wo sich Hundem und Lenne küssen, herrschte in den 60er-Jahren König Dampf.

Das September-Heft erscheint am **16. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – ausnahmsweise am Donnerstag

Außerdem

Abenteuer Eisenbahn: White Pass and Yukon

Wo sich einst die Digger, zu Deutsch Goldschürfer, tummelten, genießen nun Touristen die Aussicht aus dem Zug.

Güterwagen-ABC

Neue Serie zu Vorbild und Modell: Frisch lackiert und daher gut geschützt wird das Ladegut bei der Bahn im Autotransport verfrachtet.

Fingerübungen für Bahnbetriebswirtschaft

Zur Nachahmung empfohlen: Sehenswerte Dioramen und Schaustücke präsentiert Michael Robert Gauß.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Bauer-Portner

BEWEGUNG NICHT NUR AUF SCHIENEN

Auf der detailreichen Anlage von Manfred Schneeweiss dreht sich vieles um realistische Funktionsmodelle.



Foto: Bauer-Portner

EINFACH UND SCHNELL

Die Alterung von Güterwaggons mit Pulverfarben und Lösungsmittel gelingt nicht nur dem Profi, sondern selbst dem Einsteiger.

Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket



Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 115. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 130 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Eisenbahn-Romantik-Video-Express 115

Die Zeitschrift: 103 235 auf Tour • Klassiker: Im Bahnhof Hirschaid stehen noch die schönen Formsignale • Mauerbau in N: Feine Mauern stellt der N-Bahner selbst her

Die DVD: Plandampf mit 41 1144 und Jumbo 44 1486 • Abschied von den Zechenbahnen im Ruhrpott • Plandampf Münsterland • E 94, ER 20, 225, E 10 1239, neue 442, E 18 047 mit 601 • Aquarius C. in Jöhstadt • 100 Jahre Hönnetalbahn

Video-Express plus ZÜGE im Set

Bestell-Nr. 8115 • € 15,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

Eisenbahn Romantik
Züge

Schnupperausgabe für nur € 5,–
bei info@riogrande.de oder Tel. 07 61/6 96 60 43



Set Eisenbahn-Romantik-Video-Express 96

Aktuell: Ludmillas im Allgäu • Die Grödnertalbahn • Abschied vom 614 und von 50 3655 • 01 509 • 01 173 • Express-Güterzüge Rotterdam – Ruhrgebiet • BR 215 und 241 • Brennerbahn

Best.-Nr. 8096 • € 5,-

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit die Schnupperausgabe VE 96 zum Preis von nur € 5,-. Wenn ich nicht widerspreche, erhalte ich den Video-Express ab der nächsten aktuellen Ausgabe zum Abo-Sonderpreis von € 12,75 pro Ausgabe 6 x jährlich frei Haus zugesandt.

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit das Set Video-Express 115 zum Preis von € 15,95 (+Versandkosten)

Meine Adresse:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

LKZ, PLZ, Ort

Telefon-Nr.

Geburtsdatum

E-Mail

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

❍ **Per Lastschrift**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) / Karten-Nr.

Bankleitzahl / gültig bis

Bankinstitut

❍ **Per Kreditkarte (Mastercard, Visa, Diners)**

Nummer / gültig bis

❍ **Per Rechnung**

Obige Abobestellung (Schnupperausgabe) kann ich innerhalb von 2 Wochen nach Eingang der Testausgabe bei der JS-Filmproduktion, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Fax 0761/66310 schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt.

Datum, Unterschrift

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und einsenden an VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 100, E-Mail: bestellung@vgbahn.de, www.eisenbahn-romantik-club.de

märklin

Tim und Struppi-Sonderzug THALYS



Mit seinem Sitz in Brüssel bot sich Thalys International als offizieller Partner von Steven Spielbergs neuem Film geradezu an und inszenierte zur Premiere des Films „Die Abenteuer von Tim und Struppi – Das Geheimnis der Einhorn" einen spektakulären Werbegag:
Am 22. Oktober 2011 fanden in Brüssel und Paris die Premierenfeiern des Spielberg-Films statt. Die Weltpremiere des mit Spannung erwarteten Films startete in Brüssel. Nur wenige Stunden später konnte man die zweite Vorstellung in Paris sehen. Dies ermöglichte ein Thalys PBKA, welcher die beiden Metropolen auf Hochgeschwindigkeit miteinander verbindet. An jenem Tag wurde die Reisezeit von 1 Stunde 22 Minuten aber in einem speziellen „Tim und Struppi"-Thalys zurückgelegt.



- **Weltweit streng limitiert auf 2.499 Stück.**
- **Mit durchnummeriertem Echtheitszertifikat.**
- **Exklusive Sonderverpackung.**
- **Maßstäbliche Wiedergabe 1:87.**
- **Beide Triebköpfe motorisiert.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**
- **Übergangs- und Mittelwagen mit serienmäßig eingebauter Innenbeleuchtung.**



37795 H0-Hochgeschwindigkeitszug.
Vorbild: Hochgeschwindigkeitszug THALYS PBKA der Thalys International, Brüssel, in der mehrsystemfähigen Ausführung für den Verkehr zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam. 2 Triebköpfe (TK1 und TK2), 1 Übergangswagen (R1) 1. Klasse, 1 Übergangswagen (R8) 2. Klasse. 2 Mittelwagen (R2 und R3) 1. Klasse, 1 Barwagen (R4) 2. Klasse, 3 Mittelwagen (R5, R6, R7) 2. Klasse. Sonderausführung zur Premiere des Films „Die Abenteuer von Tim und Struppi - Das Geheimnis der Einhorn". Betriebszustand für die Sonderfahrt am 22.10.2011 von Brüssel nach Paris.
Modell: Kompletter 10-teiliger Zug. Beide Triebköpfe (TK1 und TK2) motorisiert. Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb in beiden Triebköpfen, zentral eingebaut. Jeweils 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Übergangs- und Mittelwagen mit serienmäßig eingebauter Innenbeleuchtung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, 2 rote Schlusslichter und Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Drittes Spitzenlicht für französischen Lichtwechsel digital separat abschaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). An den Triebköpfen separat angesetzte Griffstangen aus Metall und eingesetzte Scheibenwischer. Führerstände in den Triebköpfen mit Inneneinrichtung. Triebköpfe und Übergangswagen sowie die Mittelwagen sind paarweise fest miteinander gekuppelt, mit Spezial-Kurzkupplungen und Kulissenführung. Zusätzliche Kulissenführung im Jakobs-Drehgestell. Fahrtrichtungsabhängige Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebkopf. Innenbeleuchtung wird versorgt über die durchgehende elektrische Verbindung des ganzen Zuges. Jeder Triebkopf mit 2 Einholm-Stromabnehmer in SNCF-Ausführungen. Pantographen sind nur mechanisch, nicht elektrisch, funktionsfähig. Maßstäbliche Nachbildung, daher befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 360 mm bei freiem Lichtraum. Länge der 10-teiligen Garnitur 230 cm.
Einmalige Serie. **€ 999,95 ***



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Jetzt vormerken: TAG DER OFFENEN TÜR BEI MÄRKLIN am 14./15. Sept. 2012

Kommen, sehen, staunen: Märklin öffnet die Türen für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Werksführungen durch die Fertigung, Präsentation fantastischer Anlagen aller Spurweiten, Bemalen von Wagen, Aktivitäten für Kinder, Märklin Kids Club, Präsentation der Lehrlingswerkstatt, Zusammenbau einer eigenen Lok – für die ganze Familie ist etwas geboten! Parken und Buspendelverkehr sind organisiert. Wir freuen uns auf Sie und Ihre Familie!

Infos: www.maerklin.de